

COMMISSIE MARITIEM RECHT

# ZESDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK  
(PRIVAATRECHT)  
BEVRACHTING EN VERVOER



Federale Overheidsdienst  
Mobiliteit en Vervoer  
Commissie Maritiem Recht

Verslaggever: Eric Van Hooydonk

ZESDE BLAUWBOEK OVER DE HERZIENING VAN  
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

Dit Blauwboek bevat voorstellen van de Commissie Maritiem Recht voor de herziening van het Belgische scheepvaartrecht. Deze voorstellen vormen samen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek en worden in 2011, 2012 en 2013 onderworpen aan een publieke consultatie. Hoewel de hier voorliggende tekst nog enkele onvolkomenheden zou kunnen bevatten, is er de voorkeur aan gegeven de tekst te publiceren op [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be) zoals hij is voorgesteld op de desbetreffende studiedag, zonder verbeteringen. Op basis van de ontvangen opmerkingen en overleg met belanghebbenden zal de Commissie Maritiem Recht de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek verder afwerken.



COMMISSIE MARITIEM RECHT

PROEVE  
VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK  
(PRIVAATRECHT)

BEVRACHTING EN VERVOER

ZESDE BLAUWBOEK  
OVER DE HERZIENING VAN  
HET BELGISCH SCHEEPVAARTRECHT

*Verslaggever:*  
*Eric Van Hooydonk m.m.v. Frank Stevens*



*Offenbar besteht ein Bedürfnis, die Charter dogmatisch einzuordnen; der deutsche Jurist braucht das. Warum, bleibt unklar.*

(Puttfarken, H.-J., *Seehandelsrecht*, Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997, 157, nr. 397)

*Zoveel wetgevers, zoveel zinnen.*

(Haak, K.F., *Uniformiteit, quo vadis ?*, Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2013, 17)

#### COLOFON

Eric Van Hooydonk  
Zesde Blauwboek over de herziening van het Belgisch Scheepvaartrecht  
Antwerpen  
Commissie Maritiem Recht  
2013

608 pag. - 29,7 x 21,0 cm

*Photos courtesy of Johan Vande Lanotte and Eric Van Hooydonk*

© 2013 Eric Van Hooydonk

Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, op welke wijze ook, zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de auteur.

Hoewel bij de realisatie van deze uitgave een zo groot mogelijke nauwkeurigheid en correctheid werd nagestreefd, kan voor de aanwezigheid van eventuele (druk)fouten, onvolkomen- en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteurs hiervoor geen aansprakelijkheid.

Eric Van Hooydonk Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht  
Emiel Banningstraat 21/23, B-2000 Antwerpen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer  
Vooruitgangstraat 56, B-1210 Brussel, lokaal 7A03

zeerecht@mobilit.fgov.be, droitmaritime@mobilit.fgov.be  
www.zeerecht.be, www.droitmaritime.be

## VOORWOORD

De federale overheid heeft de jongste jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om België als maritieme natie op de internationale kaart te zetten. De succesrijke herinvlagging van de Belgische koopvaardij en de profilering in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie zijn o.m. gepaard gegaan met diverse ingrepen tot modernisering van de maritieme wetgeving (nieuwe Wrakkenwet, nieuwe Scheepsarbeidsovereenkomstwetten voor de zeevisserij en de koopvaardij, toetreding tot het LLMC-Protocol en het Bunkerolieverdrag, nieuwe Maritieme Beveiligingswet, ...) en met een erkenning van het Noordzeebeleid als een afzonderlijk beleidsdomein. Samen met het aanhoudende succes van en de investeringen in de zee- en binnenhavens duidt dit op een grote dynamiek en vitaliteit, zowel in de publieke als de private haven- en scheepvaartsector. Deze sector is en blijft de motor van de Belgische economie.

Sinds enkele jaren is een volledige herziening van de Belgische scheepvaartwetgeving in voorbereiding. De in 2007 opgerichte Koninklijke Commissie voor de Herziening van het Zeerecht werkt aan een volledig nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek. Met de medewerking van talrijke binnen- en buitenlandse experts wordt een nieuwe wettelijke regeling uitgedokterd die de competitiviteit van de Belgische scheepvaart- en havenbedrijven en van de maritiem-juridische dienstverleners nog verder kan versterken. Dergelijke herziening is dringend nodig omdat de huidige Zeewet, waarvan de basisversie dateert uit 1879, sterk verouderd is.

Sinds begin 2011 zijn onderdelen van een Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gelanceerd, die meteen werden onderworpen aan een publieke consultatie. Voorliggend Blauwboek is het tiende in een reeks van een twaalfstal verslagen van de herzieningscommissie. Deze verslagen bevatten een kritische analyse van de huidige Belgische wetgeving, die werd uitgewerkt mede in het licht van internationale verdragen, buitenlandse wetgeving en de betrokken belangen. Op basis van deze onderbouwde kritiek worden in de verslagen concrete tekstvoorstellen met bijhorende toelichting gepresenteerd. Ik feliciteer de herzieningscommissie met de grondigheid en de indrukwekkende resultaten van haar werkzaamheden.

Meteen doe ik een warme oproep aan alle betrokkenen uit de scheepvaart- en havensector en uit de juridische wereld om actief aan de consultatie deel te nemen en bij te dragen tot de opstelling van een wettelijke regeling die maximaal aan de noden beantwoordt. Op basis van de resultaten van de consultatie en een publiekrechtelijk complement zal een voorontwerp van wet worden opgesteld dat wordt onderworpen aan het formele wetgevende proces.

Brussel, 10 juli 2013

Johan Vande Lanotte  
Minister van Maritieme Mobiliteit



## TEN GELEIDE

De Belgische scheepvaart- en havensector behoort tot de wereldtop. De zeehaven van Antwerpen is de tweede van Europa en in vele opzichten, waaronder haar oppervlakte, de grootste ter wereld. Zeebrugge, Gent, Oostende, Brussel en Luik vervullen, elk wat hun activiteiten betreft, in Europa eveneens een leidinggevende rol. Wat betreft tonnage behoort de Belgische koopvaardij al jaren tot de twintig grootste ter wereld, vóór deze van verschillende grote Europese maritieme naties. De Belgische transportverzekeringmarkt hoort bij de vijftien belangrijkste van de wereld. Maritiem België beschikt over een internationaal erkende know-how op bouwkundig, nautisch, economisch en juridisch gebied. In een tijd van globalisering is de maritieme sector meer dan ooit het kroonjuweel van de Belgische economie.

Met het oog op de verdere uitbouw van de Belgische scheepvaartsector – of de 'scheepvaartcluster' – is de herziening van het Belgische zeerecht een prioriteit. De huidige Belgische Zeewet – in het Wetboek van Koophandel opgenomen als Boek II – is volledig voorbijgestreefd door de hedendaagse praktijk van het zeevaart- en zeehandelsbedrijf en door buitenlandse wetgevingen.

Tijdens een druk bijgewoonde studiedag te Antwerpen op 16 mei 2006 kondigde toenmalig Minister van Mobiliteit en de Noordzee Renaat Landuyt een grootscheepse herziening van het zeerecht aan. Onder zijn impuls en met steun van de Koninklijke Belgische Redersvereniging is eind 2006 een beperkt Expertenteam Zeewet van start gegaan met de voorbereiding van een Nieuwe Belgische Zeewet. Dit team heeft een Groenboek gepubliceerd waarmee een aantal eerste ideeën en suggesties werden onderworpen aan een succesrijke eerste publieke consultatie.

Bij Koninklijk Besluit van 27 april 2007 werd een Commissie Maritiem Recht opgericht die de redactie van een nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek voorbereidt. Minister van Mobiliteit Yves Leterme en vervolgens Staatssecretaris Etienne Schouppe verleenden dit project volle steun. De herzieningscommissie treedt onafhankelijk op en tracht met alle in het geding zijnde publieke en commerciële belangen rekening te houden, zodat een goed evenwicht wordt bereikt. Het hoofdobjectief is het versterken van de internationale uitstraling en aantrekkingskracht van de Belgische scheepvaartcluster als geheel.

Na een grondige voorbereiding<sup>1</sup> en overleg met talrijke deskundigen kan de Commissie Maritiem Recht thans, in een reeks van een twaalfstal verslagen, 'Blauwboeken' genoemd, haar bevindingen en concrete voorstellen omtrent het privaatrechtelijk scheepvaartrecht ontvouwen. Deze Blauwboeken maken meteen het voorwerp uit van een (tweede) publieke consultatie.

Voorliggend Blauwboek bevat bepalingen over de bevrachting van zee- en binnenschepen en over het vervoer van goederen en passagiers over zee- en binnenwateren. Het gaat om een centraal onderdeel van het wetboek, waarin de speelruimte van de nationale wetgever echter relatief beperkt is wegens de gelding van verdragsregelingen en internationaal gangbare standaardcontracten. Verder wordt een summiere regeling van de sleep- en duwvaart voorgesteld.

Namens de Commissie druk ik de hoop uit dat de scheepvaart-, haven- en rechtswereld de verslagen grondig zal bestuderen en constructieve voorstellen zal formuleren om de teksten waar nodig te verbeteren vooraleer ze aan de formele wetgevende procedure worden onderworpen. De

---

<sup>1</sup>De websites werden laatst geconsulteerd op 10 juni 2013.

Commissie dankt alle deelnemers aan deze consultatie bij voorbaat en van harte voor hun bijdrage.

Antwerpen, 10 juli 2013

Eric Van Hooydonk  
Voorzitter van de Commissie Maritiem Recht



# KRACHTLIJNEN VAN DE HOOFDSTUKKEN BEVRACHTING, VERVOER EN SLEEP- EN DUWVAART VAN DE TITEL BEVRACHTING EN VERVOER VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWET-BOEK (PRIVAATRECHT)

De bepalingen van de Zeewet over de bevrachtingsovereenkomst zijn volledig verouderd. In wezen dateren zij uit de tijd van de zeventiende-eeuwse zeilvaart. De wettelijke regeling bevat geen definitie van het begrip bevrachtingsovereenkomst. De Belgische rechtspraak is geneigd om de bepalingen over de bevrachtingsovereenkomst ook toe te passen op de vervoerovereenkomst. De Zeewet zelf is hier niet erg duidelijk over, en maakt overigens ook geen onderscheid tussen de verschillende soorten bevrachtingsovereenkomsten. Verder zijn de bepalingen erg casuïstisch, gebrekkig gestructureerd en alleszins voorbijgestreefd door internationaal gangbare standaardcontracten.

Over bevrachtingsovereenkomsten bestaat geen internationale verdragsregeling, en evenmin Europese wetgeving. Engeland, dat in de bevrachtingspraktijk toonaangevend is, heeft geen nationale wetgeving over charterpartijen. Vele andere landen beschikken wel over een wettelijk kader, maar de inhoud, de detailgraad en de indeling vertonen geen enkele uniformiteit. Rond de classificatie van de diverse bevrachtingsovereenkomsten en de vervoerovereenkomsten en de onderlinge verhouding van de desbetreffende regelingen wordt door de nationale wetgevers voortdurend geëxperimenteerd. Rechtsvergelijking levert dus geen eenduidige inspiratiebron op. Wel blijkt regelgeving over bevrachtingsovereenkomsten wereldwijd van aanvullend recht te zijn.

Mede in het licht van de resultaten van de eerste consultatie en internationale aanbevelingen wordt ervoor geopteerd in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek m.b.t. bevrachtingsovereenkomsten een beperkte en aanvullende regeling op te nemen, die inz. behulpzaam kan zijn in gevallen waarin de partijen geen gebruik van de gangbare standaardcontracten hebben gemaakt. De nieuwe regeling dient te berusten op de kernregelen van de internationaal gangbare standaardcontracten, meer bepaald BARECON 2001, GENTIME en GENCON, met toevoeging van enkele specifiek wetgevende regelen. De nieuwe wettelijke regeling staat los van de regeling van de vervoerovereenkomst.

Wat betreft de regeling van de overeenkomst van overzees goederenvervoer verdient het in de huidige internationale context de voorkeur dat België gebonden blijft door de Regelen van Den Haag en Visby. De Regelen van Hamburg zijn geen realistisch alternatief. Of de Regelen van Rotterdam internationaal zullen doorbreken, is momenteel niet duidelijk, en het verdient de voorkeur dat België in dit verband een afwachtende houding aanneemt.

Wel is het dringend noodzakelijk dat het nationale recht m.v.t. goederenvervoer overzee wordt gecorrigeerd. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- het toepassingsgebied van de wettelijke regeling wordt uitgebreid tot vervoerovereenkomsten in het algemeen, ongeacht het soort vervoerdocument;
- de bescherming van het dwingende regime wordt uitgebreid tot alle partijen die bij de vervoerovereenkomst zijn betrokken;
- het vorderingsrecht tegen de zeevervoerder wordt enigermate breder uitgewerkt dan onder het huidige recht;
- de regeling m.b.t. deklading wordt in overeenstemming gebracht met de economische realiteit en hedendaagse internationale regelgevende tendenzen;
- de regelingen van de Zeewet m.b.t. foutvracht en halve vracht worden geëxpliciteerd;

- het recht op aflevering wordt geregeld voor de gevallen waarin geen cognossement is uitgegeven;
- het retentierecht en het voorrecht van de vervoerder worden uitdrukkelijk wettelijk geregeld;
- de actiemogelijkheden voor de vervoerder bij niet-afhaling worden gedefinieerd;
- er wordt een regeling ingevoerd m.b.t. aansprakelijkheid voor vertraging;
- de rechtsmacht van de Belgische rechters m.b.t. geschillen over zeevervoerovereenkomsten wordt geëxpliciteerd;
- de geldigheid van o.m. bevoegdheidsbedingen wordt nader geregeld.

Wat passagiersvervoer betreft is het PAL-Verdrag 2002 in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek opgenomen en meteen toepasselijk gemaakt op alle internationaal en nationaal vervoer van passagiers over zee. De toepassing van de bepalingen van de Algemene Vervoerwet van 1891 en van Afdeling II van Hoofdstuk III van Titel VIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek op passagiersvervoer over zee wordt uitgesloten, aangezien zij rechtsvragen regelen die ook door het PAL-regime worden geregeld. Sommige van de bepalingen van aanvullend recht uit Titel IV van de Zeewet zijn daarentegen in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek overgenomen, voor zover zij in het hedendaagse zeetransport nog relevant zijn en basisrechten en -verplichtingen van de partijen regelen.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt er voor geopteerd om, met het oog op de uniformiteit, het toepassingsgebied van het CMNI-Verdrag uit te breiden tot nationaal binnenvaartvervoer. De Binnenbevrachtingswet kan worden opgeheven. De regelingen van deze laatste wet die niet door het CMNI-Verdrag worden aangeraakt kunnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden overgenomen. Dit geldt aangelegenheden als de berekening en betaling van de vracht, het laden en lossen van de goederen, liggeld en overliggeld, de bevrachting om te liggen en de rompbefrachtiging.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is er verder voor geopteerd om het regime van het PAL-Verdrag 2002, opgenomen in Afdeling 1, ook toepasselijk te maken op het passagiersvervoer over de binnenwateren. Vanuit het oogpunt van de draagkracht van de binnenvaartondernemers, en de verzekeraarbaarheid van hun aansprakelijkheid, worden lagere aansprakelijkheidsgrenzen gehanteerd.

De Zeewet bevat geen specifieke wettelijke regeling m.b.t. de sleep- en duwvaart. Behalve Frankrijk kennen ook de buurlanden dergelijke wetgeving niet. Enkele belangrijke aspecten baden in België en verschillende andere landen in rechtsonzekerheid. Dit is i.h.b. het geval met de kwalificatie van de overeenkomst en de aansprakelijkheid van de onderdelen van sleep- en duwstellen tegenover derden. Met het oog op de bevordering van de rechtzekerheid is in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een elementaire wettelijke regeling van de sleep- en duwvaart opgenomen, welke de contractsvrijheid echter niet aan banden legt.

# INHOUD

<b>VOORWOORD DOOR JOHAN VANDE LANOTTE, MINISTER VAN MARITIEME MOBILITEIT</b>	<b>5</b>
<b>TEN GELEIDE DOOR ERIC VAN HOOYDONK, VOORZITTER VAN DE COMMISSIE MARITIEM RECHT</b>	<b>6</b>
<b>KRACHTLIJNEN VAN DE HOOFDSTUKKEN BEVRACHTING, VERVOER EN SLEEP- EN DUWVAART VAN DE TITEL BEVRACHTING EN VERVOER VAN DE PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK (PRIVAATRECHT)</b>	<b>8</b>
<b>INHOUD</b>	<b>10</b>
<b>AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN</b>	<b>27</b>
<b>ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS</b>	<b>31</b>

## **1. ALGEMENE OPZET**

<b>A. POSITIE IN HET WETBOEK</b>	<b>32</b>
<b>B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN</b>	<b>33</b>

## **2. BEVRACHTING VAN ZEESCHEPEN**

<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>35</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	35
A.2. BEOORDELING	39
A) ALGEMENE KRITIEK	39
- OVERZICHT VAN KNELPUNTEN	39
- ONTSTENTENIS VAN EEN DEFINITIE EN KWALIFICATIE VAN DE BEVRACHTINGSOVEREENKOMST EN ONDUIDELIJKHEID OVER DE TOEPASBAARHEID OP DE VERVOEROVEREENKOMST	39
- VEROUDERING VAN DE WETTELIJKE BEPALINGEN	45
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	46
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	48
- DUITSLAND	48
- ENGELAND	55
- FRANKRIJK	56
- LUXEMBURG	62
- NEDERLAND	62
- ANDERE LANDEN	82
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	104
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	104
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	106
E) SLOTSOM	114
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>115</b>
B.1. ONDERAFDELING 1. ALGEMENE BEPALING	115
B.1.1. ARTIKEL 6.1.BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	115
A) WETTEKST	115
B) TOELICHTING	115
B.2. ONDERAFDELING 2. ROMPBEVRACHTING	118
B.2.1. ARTIKEL 6.2. MATERIELE TOEPASSING	118
A) WETTEKST	118
B) TOELICHTING	118

B.2.2. ARTIKEL 6.3. ANDERE REGELGEVING	118
A) WETTEKST	118
B) TOELICHTING	118
B.2.3. ARTIKEL 6.4. VERMELDINGEN	119
A) WETTEKST	119
B) TOELICHTING	119
B.2.4. ARTIKEL 6.5. LEVERING	119
A) WETTEKST	119
B) TOELICHTING	119
B.2.5. ARTIKEL 6.6. LEVERINGSTIJDSTIP	120
A) WETTEKST	120
B) TOELICHTING	120
B.2.6. ARTIKEL 6.7. OPZEGGING	120
A) WETTEKST	120
B) TOELICHTING	120
B.2.7. ARTIKEL 6.8. GEBRUIKSBEPERKINGEN	121
A) WETTEKST	121
B) TOELICHTING	121
B.2.8. ARTIKEL 6.9. ONDERZOEK BIJ LEVERING EN TERUGGAVE	121
A) WETTEKST	121
B) TOELICHTING	121
B.2.9. ARTIKEL 6.10. ONDERZOEK TIJDENS DE BEVRACHTING	121
A) WETTEKST	121
B) TOELICHTING	122
B.2.10. ARTIKEL 6.11. SCHEEPSTOEBEHOREN EN VERBRUIKSGOEDEREN	122
A) WETTEKST	122
B) TOELICHTING	122
B.2.11. ARTIKEL 6.12. ONDERHOUD EN UITBATING	122
A) WETTEKST	122
B) TOELICHTING	123
B.2.12. ARTIKEL 6.13. HUURPRIJS	123
A) WETTEKST	123
B) TOELICHTING	123
B.2.13. ARTIKEL 6.14. SCHEEPSHYPOTHEEK	124
A) WETTEKST	124
B) TOELICHTING	124
B.2.14. ARTIKEL 6.15. VERZEKERING	124
A) WETTEKST	124
B) TOELICHTING	124
B.2.15. ARTIKEL 6.16. TERUGGAVE	124
A) WETTEKST	124
B) TOELICHTING	125
B.2.16. ARTIKEL 6.17. ZEKERHEIDSRECHTEN	125
A) WETTEKST	125
B) TOELICHTING	125
B.2.17. ARTIKEL 6.18. VRIJWARING EN BESLAG	125
A) WETTEKST	125
B) TOELICHTING	125
B.2.18. ARTIKEL 6.19. LADINGVOORRECHT	126
A) WETTEKST	126
B) TOELICHTING	126
B.2.19. ARTIKEL 6.20. BERGING	126
A) WETTEKST	126
B) TOELICHTING	126



B.2.20. ARTIKEL 6.21. WRAKKENRUIMING	127
A) WETTEKST	127
B) TOELICHTING	127
B.2.21. ARTIKEL 6.22. AVERIJ-GROSSE	127
A) WETTEKST	127
B) TOELICHTING	127
B.2.22. ARTIKEL 6.23. OVERDRACHT, ONDERBEVRACHTING EN VERKOOP	127
A) WETTEKST	127
B) TOELICHTING	127
B.2.23. ARTIKEL 6.24. VERVOEROVEREENKOMST	128
A) WETTEKST	128
B) TOELICHTING	128
B.2.24. ARTIKEL 6.25. BANKGARANTIE	128
A) WETTEKST	128
B) TOELICHTING	128
B.2.25. ARTIKEL 6.26. OPEISING EN ONTEIGENING	128
A) WETTEKST	128
B) TOELICHTING	129
B.2.26. ARTIKEL 6.27. OORLOG	129
A) WETTEKST	129
B) TOELICHTING	129
B.2.27. ARTIKEL 6.28. MAKELAARSLOON	129
A) WETTEKST	129
B) TOELICHTING	130
B.2.28. ARTIKEL 6.29. BEËINDIGING	130
A) WETTEKST	130
B) TOELICHTING	130
B.2.29. ARTIKEL 6.30. NIEUWBOUW	131
A) WETTEKST	131
B) TOELICHTING	131
B.2.30. ARTIKEL 6.31. HUURKOOP	131
A) WETTEKST	131
B) TOELICHTING	131
B.2.31. ARTIKEL 6.32. VERJARING	132
A) WETTEKST	132
B) TOELICHTING	132
B.3. ONDERAFDELING 3. TIJDBEVRACHTING	132
B.3.1. ARTIKEL 6.33. MATERIËLE TOEPASSING	132
A) WETTEKST	132
B) TOELICHTING	132
B.3.2. ARTIKEL 6.34. ANDERE REGELGEVING	133
A) WETTEKST	133
B) TOELICHTING	133
B.3.3. ARTIKEL 6.35. VERMELDINGEN	133
A) WETTEKST	133
B) TOELICHTING	133
B.3.4. ARTIKEL 6.36. DUUR EN LEVERING	134
A) WETTEKST	134
B) TOELICHTING	134
B.3.5. ARTIKEL 6.37. VAARGEBIED	134
A) WETTEKST	134
B) TOELICHTING	134

B.3.6. ARTIKEL 6.38. LADING	135
A) WETTEKST	135
B) TOELICHTING	135
B.3.7. ARTIKEL 6.39. TERUGGAVE	135
A) WETTEKST	135
B) TOELICHTING	135
B.3.8. ARTIKEL 6.40. ONDERZOEK BIJ LEVERING EN TERUGGAVE	136
A) WETTEKST	136
B) TOELICHTING	136
B.3.9. ARTIKEL 6.41. BRANDSTOF	136
A) WETTEKST	136
B) TOELICHTING	136
B.3.10. ARTIKEL 6.42. SCHEEPSUITRUSTING	137
A) WETTEKST	137
B) TOELICHTING	137
B.3.11. ARTIKEL 6.43. HUURPRIJS	137
A) WETTEKST	137
B) TOELICHTING	137
B.3.12. ARTIKEL 6.44. HUURONDERBREKING	138
A) WETTEKST	138
B) TOELICHTING	138
B.3.13. ARTIKEL 6.45. VERLIES VAN HET SCHIP	138
A) WETTEKST	138
B) TOELICHTING	138
B.3.14. ARTIKEL 6.46. VERPLICHTINGEN VAN DE VERVRACHTER	139
A) WETTEKST	139
B) TOELICHTING	139
B.3.15. ARTIKEL 6.47. GEZAGVOERDER	139
A) WETTEKST	139
B) TOELICHTING	140
B.3.16. ARTIKEL 6.48. VERPLICHTINGEN VAN DE BEVRACHTER	140
A) WETTEKST	140
B) TOELICHTING	140
B.3.17. ARTIKEL 6.49. EISEN VAN DE VERVRACHTER	140
A) WETTEKST	140
B) TOELICHTING	141
B.3.18. ARTIKEL 6.50. EISEN VAN DE BEVRACHTER	141
A) WETTEKST	141
B) TOELICHTING	142
B.3.19. ARTIKEL 6.51. DIVERSE AANGELEGENHEDEN	142
A) WETTEKST	142
B) TOELICHTING	142
B.3.20. ARTIKEL 6.52. VERVOEROVEREENKOMSTEN	143
A) WETTEKST	143
B) TOELICHTING	143
B.3.21. ARTIKEL 6.53. AANSPRAKELIJKHEDEN	144
A) WETTEKST	144
B) TOELICHTING	145
B.3.22. ARTIKEL 6.54. WEDERZIJDSE ONTHEFFINGEN	145
A) WETTEKST	145
B) TOELICHTING	145
B.3.23. ARTIKEL 6.55. VERZEKERING	145
A) WETTEKST	145
B) TOELICHTING	145

B.3.24. ARTIKEL 6.56. OORLOG	146
A) WETTEKST	146
B) TOELICHTING	146
B.3.25. ARTIKEL 6.57. MAKELAARSLOON	146
A) WETTEKST	146
B) TOELICHTING	146
B.3.26. ARTIKEL 6.58. VERJARING	147
A) WETTEKST	147
B) TOELICHTING	147
B.4. ONDERAFDELING 4. REISBEVRACHTING	147
B.4.1. ARTIKEL 6.59. MATERIËLE TOEPASSING	147
A) WETTEKST	147
B) TOELICHTING	147
B.4.2. ARTIKEL 6.60. ANDERE REGELGEVING	148
A) WETTEKST	148
B) TOELICHTING	148
B.4.3. ARTIKEL 6.61. VERMELDINGEN	148
A) WETTEKST	148
B) TOELICHTING	148
B.4.4. ARTIKEL 6.62. VOORWERP VAN DE BEVRACHTING	149
A) WETTEKST	149
B) TOELICHTING	149
B.4.5. ARTIKEL 6.63. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVRACHTER	149
A) WETTEKST	149
B) TOELICHTING	149
B.4.6. ARTIKEL 6.64. KOERSAFWIJKing	150
A) WETTEKST	150
B) TOELICHTING	150
B.4.7. ARTIKEL 6.65. BETALING VAN DE VRACHT	150
A) WETTEKST	150
B) TOELICHTING	150
B.4.8. ARTIKEL 6.66. LADING EN LOSSING	151
A) WETTEKST	151
B) TOELICHTING	151
B.4.9. ARTIKEL 6.67. LIGTIJD	152
A) WETTEKST	152
B) TOELICHTING	152
B.4.10. ARTIKEL 6.68. OVERLIGGELD	152
A) WETTEKST	152
B) TOELICHTING	152
B.4.11. ARTIKEL 6.69. RETENTIERECHT	153
A) WETTEKST	153
B) TOELICHTING	153
B.4.12. ARTIKEL 6.70. LADINGVOORRECHT	153
A) WETTEKST	153
B) TOELICHTING	153
B.4.13. ARTIKEL 6.71. NIET AFGEHAALDE GOEDEREN	154
A) WETTEKST	154
B) TOELICHTING	155
B.4.14. ARTIKEL 6.72. OPZEGGING	155
A) WETTEKST	155
B) TOELICHTING	156

B.4.15. ARTIKEL 6.73. COGNOSSEMENTEN	156
A) WETTEKST	156
B) TOELICHTING	156
B.4.16. ARTIKEL 6.74. AVERIJ-GROSSE	156
A) WETTEKST	156
B) TOELICHTING	156
B.4.17. ARTIKEL 6.75. RECHTEN EN TAKSEN	157
A) WETTEKST	157
B) TOELICHTING	157
B.4.18. ARTIKEL 6.76. AGENTUUR	157
A) WETTEKST	157
B) TOELICHTING	157
B.4.19. ARTIKEL 6.78. MAKELAARSLOON	157
A) WETTEKST	157
B) TOELICHTING	158
B.4.20. ARTIKEL 6.79. STAKING	158
A) WETTEKST	158
B) TOELICHTING	158
B.4.21. ARTIKEL 6.80. OORLOG	158
A) WETTEKST	158
B) TOELICHTING	159
B.4.22. ARTIKEL 6.81. IJS	159
A) WETTEKST	159
B) TOELICHTING	159
B.4.23. ARTIKEL 6.82. VERJARING	159
A) WETTEKST	159
B) TOELICHTING	160
B.5. ONDERAFDELING 5. ANDERE BEVRACHTINGEN	160
B.5.1. ARTIKEL 6.83. TOEPASSELIJKE REGELEN	160
A) WETTEKST	160
B) TOELICHTING	160
B.5.2. ARTIKEL 6.84. LADINGVOORRECHT	161
A) WETTEKST	161
B) TOELICHTING	161
B.5.3. ARTIKEL 6.85. VERJARING	161
A) WETTEKST	161
B) TOELICHTING	162

### **3. GOEDERENVERVOER OVER ZEE 163**

<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>163</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	163
A.2. BEOORDELING	170
A) ALGEMENE KRITIEK	170
- WETGEVINGSTECHNISCHE WANORDE	171
- NEGERING VAN DE WETTELIJKE VOORSCHRIFTEN IN DE PRAKTIJK	172
- CONTROVERSES ROND HET MATERIËLE TOEPASSINGSGEBIED VAN DE WETTELIJKE REGELING	172
- ONAANGEPASTHEID VAN DE JURISPRUDENTIE I.V.M. HET VORDERINGSRECHT	174
- ONAANGEPASTHEID EN NIET-VERDRAGSCONFORMITEIT VAN DE RECHTSPRAAK INZAKE DEKLADING	176

- GEBREKKIGHEID VAN HET INSTRUMENTARIUM VAN DE ZEEVERVOERDER BIJ NIET-AFHALING	179
- ONDUIDELJKHEID M.B.T. RETENTIETRECHT EN BEVOORRECHTING	181
- ONTSTENTENIS VAN EEN SPECIFIEKE WETTELIJKE REGELING INZAKE INTERNATIONALE RECHTSMACHT	182
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	184
- DE REGELEN VAN DEN HAAG EN VISBY	184
- DE REGELEN VAN HAMBURG	205
- DE REGELEN VAN ROTTERDAM	206
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	213
- DUITSLAND	213
- ENGELAND	230
- FRANKRIJK	236
- LUXEMBURG	244
- NEDERLAND	244
- OVERIGE LANDEN	246
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	292
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	292
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	293
E) SLOTSOM	303
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>304</b>
B.1. ONDERAFDELING 1. REGELEN VAN DEN HAAG EN VISBY	304
B.1.1. ARTIKEL 6.86. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	304
A) WETTEKST	304
B) TOELICHTING	304
B.1.2. ARTIKEL 6.87. INTERNATIONALE TOEPASSING	305
A) WETTEKST	305
B) TOELICHTING	305
B.1.3. ARTIKEL 6.88. MATERIËLE TOEPASSING	305
A) WETTEKST	305
B) TOELICHTING	305
B.1.4. ARTIKEL 6.89. UITLEGGING	305
A) WETTEKST	305
B) TOELICHTING	306
B.1.5. ARTIKEL 6.90. RECHTEN EN PLICHTEN	306
A) WETTEKST	306
B) TOELICHTING	307
B.1.6. ARTIKEL 6.91. ONTHEFFINGEN EN BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID	308
A) WETTEKST	308
B) TOELICHTING	310
B.1.7. ARTIKEL 6.92. AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN EN ONDERGESCHIKTEN	310
A) WETTEKST	310
B) TOELICHTING	311
B.1.8. ARTIKEL 6.93. AFWIJKENDE BEDINGEN EN CHARTERPARTIJEN	311
A) WETTEKST	311
B) TOELICHTING	311
B.1.9. ARTIKEL 6.94. BIJZONDERE VERLADINGEN	311
A) WETTEKST	311
B) TOELICHTING	312
B.1.10. ARTIKEL 6.95. TIJD VOOR INLADING EN NA LOSSING	312
A) WETTEKST	312
B) TOELICHTING	312

B.1.11. ARTIKEL 6.96. ANDERE REGELGEVING	312
A) WETTEKST	312
B) TOELICHTING	313
B.2. ONDERAFDELING 2. AANVULLENDE BEPALINGEN	313
B.2.1. ARTIKEL 6.97. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	313
A) WETTEKST	313
B) TOELICHTING	313
B.2.2. ARTIKEL 6.98. RECHTSMACHT	314
A) WETTEKST	314
B) TOELICHTING	314
B.2.3. ARTIKEL 6.99. INTERNATIONALE TOEPASSING	314
A) WETTEKST	314
B) TOELICHTING	315
B.2.4. ARTIKEL 6.100. MATERIËLE TOEPASSING	315
A) WETTEKST	315
B) TOELICHTING	315
B.2.5. ARTIKEL 6.101. PARAMOUNT-BEDING	315
A) WETTEKST	315
B) TOELICHTING	315
B.2.6. ARTIKEL 6.102. ANDERE REGELGEVING	316
A) WETTEKST	316
B) TOELICHTING	316
B.2.7. ARTIKEL 6.103. AFWIJKENDE BEDINGEN	316
A) WETTEKST	316
B) TOELICHTING	316
B.2.8. ARTIKEL 6.104. AANLEVERING VAN DE GOEDEREN	316
A) WETTEKST	316
B) TOELICHTING	317
B.2.9. ARTIKEL 6.105. DEKLADING	317
A) WETTEKST	317
B) TOELICHTING	317
B.2.10. ARTIKEL 6.106. LEVENDE DIEREN	318
A) WETTEKST	318
B) TOELICHTING	318
B.2.11. ARTIKEL 6.107. VERHANDELBAARHEID VAN HET VERVOERDOCUMENT	318
A) WETTEKST	318
B) TOELICHTING	318
B.2.12. ARTIKEL 6.108. VRACHT	319
A) WETTEKST	319
B) TOELICHTING	319
B.2.13. ARTIKEL 6.109. RECHTSPOSITIE VAN DE BESTEMMELING	319
A) WETTEKST	319
B) TOELICHTING	319
B.2.14. ARTIKEL 6.110. RECHT OP AFLEVERING	320
A) WETTEKST	320
B) TOELICHTING	320
B.2.15. ARTIKEL 6.111. BETALING VAN VRACHT EN ANDERE KOSTEN	320
A) WETTEKST	320
B) TOELICHTING	321
B.2.16. ARTIKEL 6.112. RETENTIERECHT	321
A) WETTEKST	321
B) TOELICHTING	321

B.2.17. ARTIKEL 6.113. LADINGVOORRECHT	322
A) WETTEKST	322
B) TOELICHTING	322
B.2.18. ARTIKEL 6.114. SEKWESTER OVER DE LADING	322
A) WETTEKST	322
B) TOELICHTING	322
B.2.19. ARTIKEL 6.115. VERTRAGING	323
A) WETTEKST	323
B) TOELICHTING	323
B.2.20. ARTIKEL 6.116. NIET AFGEHAALDE GOEDEREN	323
A) WETTEKST	323
B) TOELICHTING	325
B.2.21. ARTIKEL 6.117. VORDERINGSRECHT	325
A) WETTEKST	325
B) TOELICHTING	325
B.2.22. ARTIKEL 6.118. VERJARING	325
A) WETTEKST	325
B) TOELICHTING	326

## **4. PASSAGIERSVERVOER OVER ZEE** **327**

<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>327</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	327
A.2. BEOORDELING	329
A) ALGEMENE KRITIEK	329
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	329
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	358
- DUITSLAND	358
- ENGELAND	363
- FRANKRIJK	366
- LUXEMBURG	371
- NEDERLAND	371
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	379
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	379
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	380
E) SLOTSOM	381
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>382</b>
B.1. ONDERAFDELING 1. VERDRAG VAN ATHENE	382
B.1.1. ARTIKEL 6.119. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	382
A) WETTEKST	382
B) TOELICHTING	383
B.1.2. ARTIKEL 6.120. BIJLAGE	384
A) WETTEKST	384
B) TOELICHTING	384
B.1.3. ARTIKEL 6.121. UITLEGGING	384
A) WETTEKST	384
B) TOELICHTING	384
B.1.4. ARTIKEL 6.122. TOEPASSINGSGEBIED	384
A) WETTEKST	384
B) TOELICHTING	385

B.1.5. ARTIKEL 6.123. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER	385
A) WETTEKST	385
B) TOELICHTING	386
B.1.6. ARTIKEL 6.124. FEITELIJKE VERVOERDER	386
A) WETTEKST	386
B) TOELICHTING	387
B.1.7. ARTIKEL 6.125. RECHTSTREEKSE VORDERING TEGEN DE VERZEKERAAR	387
A) WETTEKST	387
B) TOELICHTING	387
B.1.8. ARTIKEL 6.126. WAARDEVOLLE VOORWERPEN	388
A) WETTEKST	388
B) TOELICHTING	388
B.1.9. ARTIKEL 6.127. SCHULD VAN DE PASSAGIER	388
A) WETTEKST	388
B) TOELICHTING	388
B.1.10. ARTIKEL 6.128. AANSPRAKELIJKHEIDSGRENS BIJ OVERLIJDEN EN PERSOONLIJK LETSSEL	388
A) WETTEKST	388
B) TOELICHTING	389
B.1.11. ARTIKEL 6.129. BEPERKING VAN DE AANSPRAKELIJKHEID BIJ VERLIES OF BESCHADIGING VAN BAGAGE EN VOERTUIGEN	389
A) WETTEKST	389
B) TOELICHTING	389
B.1.12. ARTIKEL 6.130. REKENEENHEID EN OMREKENING	389
A) WETTEKST	389
B) TOELICHTING	390
B.1.13. ARTIKEL 6.131. AANVULLENDE BEPALINGEN INZAKE AANSPRAKELIJKHEIDSGRENS	390
A) WETTEKST	390
B) TOELICHTING	390
B.1.14. ARTIKEL 6.132. VERWEREN EN GRENZEN DIE DOOR DE AANGESTELDEN VAN DE VERVOER- DER KUNNEN WORDEN AANGEVOERD	390
A) WETTEKST	390
B) TOELICHTING	390
B.1.15. ARTIKEL 6.133. SAMENLOOP VAN SCHULDVORDERINGEN	391
A) WETTEKST	391
B) TOELICHTING	391
B.1.16. ARTIKEL 6.134. VERVAL VAN HET RECHT OP BEPERKTE AANSPRAKELIJKHEID	391
A) WETTEKST	391
B) TOELICHTING	392
B.1.17. ARTIKEL 6.135. GROND VAN DE VORDERINGEN	392
A) WETTEKST	392
B) TOELICHTING	392
B.1.18. ARTIKEL 6.136. KENNISGEVING VAN VERLIES OF BESCHADIGING VAN BAGAGE	392
A) WETTEKST	392
B) TOELICHTING	392
B.1.19. ARTIKEL 6.137. VERJARINGSTERMIJN VOOR DE VORDERING TOT SCHADEVERGOEDING	393
A) WETTEKST	393
B) TOELICHTING	393
B.1.20. ARTIKEL 6.138. RECHTSMACHT	394
A) WETTEKST	394
B) TOELICHTING	394
B.1.21. ARTIKEL 6.139. ONGELDIGHED VAN CONTRACTUELE BEPALINGEN	395
A) WETTEKST	395
B) TOELICHTING	395



B.1.22. ARTIKEL 6.140. ANDERE VERDRAGEN BETREFFENDE DE BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID	395
A) WETTEKST	395
B) TOELICHTING	395
B.1.23. ARTIKEL 6.141. NUCLEAIRE SCHADE	396
A) WETTEKST	396
B) TOELICHTING	396
B.1.24. ARTIKEL 6.142. COMMERCEEL VERVOER DOOR PUBLIEKRECHTELIJKE RECHTSPERSONEN	396
A) WETTEKST	396
B) TOELICHTING	396
B.2. ONDERAFDELING 2. AANVULLENDE BEPALINGEN	397
B.2.1. ARTIKEL 6.143. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	397
A) WETTEKST	397
B) TOELICHTING	397
B.2.2. ARTIKEL 6.144. MATERIËLE TOEPASSING	397
A) WETTEKST	397
B) TOELICHTING	397
B.2.3. ARTIKEL 6.145. ANDERE REGELGEVING	398
A) WETTEKST	398
B) TOELICHTING	398
B.2.4. ARTIKEL 6.146. IMO-RICHTSNOEREN	398
A) WETTEKST	398
B) TOELICHTING	398
B.2.5. ARTIKEL 6.147. RECHTSPOSITIE VAN DE PASSAGIER TEN AANZIEN VAN ZIJN GOEDEREN	399
A) WETTEKST	399
B) TOELICHTING	399
B.2.6. ARTIKEL 6.148. PANDRECHT	399
A) WETTEKST	399
B) TOELICHTING	399
B.2.7. ARTIKEL 6.149. GOEDEREN VAN OVERLEDEN PASSAGIERS	400
A) WETTEKST	400
B) TOELICHTING	400
B.2.8. ARTIKEL 6.150. LAATTIJDIGHEID VAN DE PASSAGIER	400
A) WETTEKST	400
B) TOELICHTING	400

## **5. GOEDERENVERVOER OVER DE BINNENWATEREN 401**

<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>401</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	401
A.2. BEOORDELING	411
A) ALGEMENE KRITIEK	411
- ONDUIDELIJKHEID M.B.T. HET DWINGENDRECHTELIIK KARAKTER VAN ENKELE BEPALINGEN VAN DE BINNENBEVRACHTINGSWET	411
- GEBREK AAN COÖRDINATIE EN VEROUDERING VAN DE WETTEKSTEN	411
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	412
- HET CMNI-VERDRAG	412
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	427
- DUITSLAND	427
- ENGELAND	428
- FRANKRIJK	428
- LUXEMBURG	463

- NEDERLAND	464
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	482
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	482
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	483
E) SLOTSOM	483
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>484</b>
B.1. ONDERAFDELING 1. REGELEN VAN BOEDAPEST	484
B.1.1. ARTIKEL 6.151. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	484
A) WETTEKST	484
B) TOELICHTING	485
B.1.2. ARTIKEL 6.152. TOEPASSINGSGEBIED	485
A) WETTEKST	485
B) TOELICHTING	485
B.1.3. ARTIKEL 6.153. UITLEGGING	486
A) WETTEKST	486
B) TOELICHTING	486
B.1.4. ARTIKEL 6.154. INONTVANGSTNEMING, VERVOER EN AFLEVERING VAN DE GOEDEREN	486
A) WETTEKST	486
B) TOELICHTING	487
B.1.5. ARTIKEL 6.155. ONDERVERVOERDER	487
A) WETTEKST	487
B) TOELICHTING	488
B.1.6. ARTIKEL 6.156. AFLEVERINGSTERMIJN	488
A) WETTEKST	488
B) TOELICHTING	488
B.1.7. ARTIKEL 6.157. VERPLICHTINGEN VAN DE AFZENDER	488
A) WETTEKST	488
B) TOELICHTING	489
B.1.8. ARTIKEL 6.158. GEVAARLIJKE OF MILIEUSCHADELIJKE GOEDEREN	489
A) WETTEKST	489
B) TOELICHTING	489
B.1.9. ARTIKEL 6.159. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE AFZENDER	490
A) WETTEKST	490
B) TOELICHTING	490
B.1.10. ARTIKEL 6.160. ONTBINDING VAN DE VERVOEROVEREENKOMST DOOR DE VERVOERDER	490
A) WETTEKST	490
B) TOELICHTING	491
B.1.11. ARTIKEL 6.161. AFLEVERING VAN DE GOEDEREN	491
A) WETTEKST	491
B) TOELICHTING	491
B.1.12. ARTIKEL 6.162. AARD EN INHOUD	491
A) WETTEKST	491
B) TOELICHTING	492
B.1.13. ARTIKEL 6.163. VOORBEHOUDEN IN DE VERVOERSDOCUMENTEN	492
A) WETTEKST	492
B) TOELICHTING	493
B.1.14. ARTIKEL 6.164. COGNOSSEMENT	493
A) WETTEKST	493
B) TOELICHTING	494
B.1.15. ARTIKEL 6.165. BESCHIKKINGSGERECHTIGDE	494
A) WETTEKST	494
B) TOELICHTING	494

B.1.16. ARTIKEL 6.166. VOORWAARDEN VOOR HET UITOEFENEN VAN HET BESCHIKKINGSRECHT	494
A) WETTEKST	494
B) TOELICHTING	495
B.1.17. ARTIKEL 6.167. AANSPRAKELIJKHEID VOOR SCHADE	495
A) WETTEKST	495
B) TOELICHTING	495
B.1.18. ARTIKEL 6.168. ONDERGESCHIKTEN EN LASTHEBBERS	495
A) WETTEKST	495
B) TOELICHTING	496
B.1.19. ARTIKEL 6.169. BIJZONDERE ONTHEFFINGEN VAN AANSPRAKELIJKHEID	496
A) WETTEKST	496
B) TOELICHTING	497
B.1.20. ARTIKEL 6.170. BEREKENING VAN DE SCHADEVERGOEDING	497
A) WETTEKST	497
B) TOELICHTING	497
B.1.21. ARTIKEL 6.171. MAXIMALE AANSPRAKELIJKHEIDSGRENZEN	498
A) WETTEKST	498
B) TOELICHTING	498
B.1.22. ARTIKEL 6.172. VERVAL VAN HET RECHT OP BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID	499
A) WETTEKST	499
B) TOELICHTING	499
B.1.23. ARTIKEL 6.173. TOEPASSING VAN DE ONTHEFFINGEN EN BEPERKINGEN VAN AANSPRAKE- LIJKHEID	499
A) WETTEKST	499
B) TOELICHTING	499
B.1.24. ARTIKEL 6.174. MEDEDELING VAN SCHADE	500
A) WETTEKST	500
B) TOELICHTING	500
B.1.25. ARTIKEL 6.175. VERJARING	500
A) WETTEKST	500
B) TOELICHTING	501
B.1.26. ARTIKEL 6.176. NIETIGE BEDINGEN	501
A) WETTEKST	501
B) TOELICHTING	502
B.1.27. ARTIKEL 6.177. AVERIJ-GROSSE	502
A) WETTEKST	502
B) TOELICHTING	502
B.1.28. ARTIKEL 6.178. ANDERE TOEPASSELIJKE REGELGEVING EN KERNSCHADE	502
A) WETTEKST	502
B) TOELICHTING	503
B.1.29. ARTIKEL 6.179. REKENEENHEID	503
A) WETTEKST	503
B) TOELICHTING	503
B.1.30. ARTIKEL 6.180. AANVULLEND NATIONAAL RECHT	503
A) WETTEKST	503
B) TOELICHTING	504
B.2. ONDERAFDELING 2. AANVULLENDE BEPALINGEN	504
B.2.1. ARTIKEL 6.181. INTERNATIONALE EN MATERIËLE TOEPASSING	504
A) WETTEKST	504
B) TOELICHTING	504
B.2.2. ARTIKEL 6.182. ANDERE REGELGEVING	504
A) WETTEKST	504
B) TOELICHTING	505

B.2.3. ARTIKEL 6.183. AFWIJKENDE BEDINGEN	505
A) WETTEKST	505
B) TOELICHTING	505
B.2.4. ARTIKEL 6.184. BEWIJS	505
A) WETTEKST	505
B) TOELICHTING	505
B.2.5. ARTIKEL 6.185. VOORSCHOT VAN DE SCHEEPSBEVRACHTER	506
A) WETTEKST	506
B) TOELICHTING	506
B.2.6. ARTIKEL 6.186. LAAD- EN LOSPLAATS	506
A) WETTEKST	506
B) TOELICHTING	507
B.2.7. ARTIKEL 6.187. LADEN EN LOSSEN	507
A) WETTEKST	507
B) TOELICHTING	507
B.2.8. ARTIKEL 6.188. LIGTIJD EN LIGGELD	507
A) WETTEKST	507
B) TOELICHTING	508
B.2.9. ARTIKEL 6.189. OVERLIGTIJD EN OVERLIGGELD	509
A) WETTEKST	509
B) TOELICHTING	509
B.2.10. ARTIKEL 6.190. VRACHT	509
A) WETTEKST	509
B) TOELICHTING	510
B.2.11. ARTIKEL 6.191. BETEKENINGEN, INGEBREKESTELLINGEN EN MEDEDELINGEN	510
A) WETTEKST	510
B) TOELICHTING	511
B.2.12. ARTIKEL 6.192. GESCHILLEN BIJ AFLEVERING	511
A) WETTEKST	511
B) TOELICHTING	511
B.2.13. ARTIKEL 6.193. VOORRECHT VAN DE SCHIPPER	512
A) WETTEKST	512
B) TOELICHTING	512
B.2.14. ARTIKEL 6.194. ROMPBEVRACHTING	512
A) WETTEKST	512
B) TOELICHTING	512
B.2.15. ARTIKEL 6.195. BEVRACHTING OM TE LIGGEN	513
A) WETTEKST	513
B) TOELICHTING	514

## **6. PASSAGIERSVERVOER OVER DE BINNENWATEREN 515**

<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>515</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	515
A.2. BEOORDELING	515
A) ALGEMENE KRITIEK	515
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	515
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	516
- DUITSLAND	516
- ENGELAND	516
- FRANKRIJK	517
- LUXEMBURG	517

- NEDERLAND	517
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	522
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	522
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	522
E) SLOTSOM	522
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>523</b>
B.1. ARTIKEL 6.196. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	523
A) WETTEKST	523
B) TOELICHTING	523
B.2. ARTIKEL 6.197. TOEPASSELIJKEID VAN DE BEPALINGEN BETREFFENDE DE ZEEVAART	523
A) WETTEKST	523
B) TOELICHTING	523
B.3. ARTIKEL 6.198. AANSPRAKELIJKEID VAN DE VERVOERDER	524
A) WETTEKST	524
B) TOELICHTING	524
B.4. ARTIKEL 6.199. AANSPRAKELIJKEIDSGRENS BIJ OVERLIJDEN EN PERSOONLIJK LETSEL	524
A) WETTEKST	524
B) TOELICHTING	524

## 7. SLEEP- EN DUWVAART 526

<b>A. HUIDIGE REGELING</b>	<b>526</b>
A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN	526
A.2. BEOORDELING	527
A) ALGEMENE KRITIEK	527
B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING	529
C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING	529
- DUITSLAND	529
- ENGELAND	530
- FRANKRIJK	530
- NEDERLAND	532
D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN	532
- STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE	532
- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN	533
E) SLOTSOM	535
<b>B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING</b>	<b>535</b>
B.1. ARTIKEL 6.200. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN	535
A) WETTEKST	535
B) TOELICHTING	535
B.2. ARTIKEL 6.201. MATERIËLE TOEPASSING	536
A) WETTEKST	536
B) TOELICHTING	536
B.3. ARTIKEL 6.202. AFWIJKENDE BEDINGEN	536
A) WETTEKST	536
B) TOELICHTING	536
B.4. ARTIKEL 6.203. VERPLICHTINGEN VAN PARTIJEN	536
A) WETTEKST	536
B) TOELICHTING	537
B.5. ARTIKEL 6.204. AANSPRAKELIJKEID TEGENOVER DERDEN	537
A) WETTEKST	537
B) TOELICHTING	538

B.6. ARTIKEL 6.205. VERJARING	538
A) WETTEKST	538
B) TOELICHTING	538
 <b>8. WETTEKST</b>	 <b>539</b>



## AFKORTINGEN EN VERKORTE CITEERWIJZEN<sup>2</sup>

Aanvaringsverdrag 1910	Internationale Overeenkomst voor de eenmaking van sommige regelen in zake aanvaring, opgemaakt te Brussel op 23 september 1910
Aanvaringsverdrag 1960	Verdrag betreffende de eenmaking van sommige regelen inzake aanvaringen op de binnenscheepvaart, opgemaakt te Genève op 15 maart 1960
ASV	Antwerpse Scheepvaartvereniging
Athanassopoulou	Athanassopoulou, V., <i>Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge</i> , Tübingen, Mohr Siebeck, 2005
Baughen	Baughen, S., <i>Shipping Law</i> , Londen, Cavendish, 2004
Beltjens IV	Beltjens, G., <i>Encyclopédie du droit commercial belge</i> , IV, Brussel / Parijs, Bruylant / Librairie générale de droit, 1927
Beurier	Beurier, J.-P. (dir.), <i>Droits maritimes</i> , Parijs, Dalloz, 2008
Bonassies-Scapel	Bonassies, P. en Scapel, C., <i>Droit maritime</i> , Parijs, L.G.D.J., 2010
Boonk	Boonk, H., <i>Zeerecht en IPR</i> , Deventer, Kluwer, 1998
Brussel I-Verordening	Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken
BVZ	Belgische Vereniging voor Zeerecht
BZB	Belgische Zeevaarbond
Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo	Carbone, S.M., Celle, P. en Lopez de Gonzalo, M., <i>Il diritto marittimo</i> , Turijn, G. Giappichelli, 2006
Carver	Treitel, G. en Reynolds, F.M.B., <i>Carver on Bills of Lading</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 2005
Chauveau	Chauveau, P., <i>Traité de droit maritime</i> , Parijs, Librairies techniques, 1958
Chorley-Giles	Gaskell, N.J.J., Debattista, C. en Swatton, R.J., <i>Chorley &amp; Giles' Shipping Law</i> , Londen, Financial Times, 1987
Cleton	Cleton, R., <i>Hoofddlijnen van het vervoerrecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1994
Cleveringa	Cleveringa, R.P., <i>Zeerecht</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Willink, 1961

<sup>2</sup> Voor hieronder niet verklaarde afkortingen, zie Interuniversitaire Commissie Juridische Verwijzingen en Afkortingen, *Juridische verwijzingen en afkortingen*, Mechelen, Kluwer, 2008, 170 p.



CMNI-Verdrag	Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), opgemaakt te Boedapest op 22 juni 2001
De Decker	De Decker, M., <i>Beginselen van Belgisch binnenvaartrecht</i> , Antwerpen, V.Z.W. De Schroef, 1991
Delwaide-Blockx 1991	Delwaide, L. en Blockx, J., “Kroniek van Zee-recht. Overzicht van rechtsleer en rechtspraak 1976-1989”, <i>TBH</i> 1990, (564)
De Smet I	De Smet, R., <i>Droit maritime et droit fluvial belges</i> , I, Brussel, Larcier, 1971
De Weerd I	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijke Zeerecht</i> , I, Antwerpen, ETL, 1998
De Weerd II	De Weerd, I. (red.), <i>Zeerecht. Grondbeginselen van het Belgisch Privaatrechtelijke Zeerecht</i> , II, Antwerpen, ETL, 2003
DMF	Le Droit Maritime Français
Falkanger-Bull-Brautaset	Falkanger, T., Bull, H.J. en Brautaset, L., <i>Introduction to Maritime Law</i> , s.l., Tano Aschehoug, 1998
FOD	Federale Overheidsdienst
Gaskell-Asariotis-Baatz	Gaskell, N., Asariotis, R. en Baatz, Y., <i>Bills of lading: law and contracts</i> , Londen, LLP, 2000
Groenboek	Van Hooydonk, E. (ed.), <i>Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet</i> , Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007
Haak-Zwitser-Blom	Haak, K.F., Zwitser, R. en Blom, A., <i>Van haven en handel</i> , Deventer, Kluwer, 2006
Hare	Hare, J., <i>Shipping Law &amp; Admiralty Jurisdiction in South Africa</i> , Kenwyn, Juta, 1999
Herber	Herber, R., <i>Seehandelsrecht</i> , Berlijn / New York, Walter de Gruyter, 1999
HGB	Handelsgesetzbuch
Hodges-Hill	Hodges, S. en Hill, C., <i>Principles of maritime law</i> , Londen / Hong Kong, LLP, 2001
HvB-A	Hof van Beroep te Antwerpen, Vierde Kamer
Jacobs I	Jacobs V., <i>Le droit maritime belge</i> , I, Brussel, Polleunis, Ceuterick et De Smet, 1889
KBMA	Koninklijke Belgische Marine Academie
KBRV	Koninklijke Belgische Redersvereniging
KBZ	Koninklijk Belgisch Zeemanscollege
KVBG	Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen
LA Huybrechts	Bernauw, K. e.a. (eds.), <i>Free on board. Liber amicorum Marc A. Huybrechts</i> , Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2011

LA Tricot	<i>Liber Amicorum Lionel Tricot</i> , Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1988
Li-Ingram	Li, K.X. en Ingram, C.W.M., <i>Maritime Law and Policy in China</i> , Londen / Sydney, Cavendish, 2002
Loyens	Loyens, J., <i>Handboek transportrecht</i> , Antwerpen / Cambridge, Intersentia, 2011
Mandaraka-Sheppard	Mandaraka-Sheppard, A., <i>Modern Admiralty Law</i> , Abingdon / New York, Routledge Cavendish, 2001
Maurer	Maurer, A., <i>Lex Maritima. Grundzüge eines transnationalen Seehandelsrechts</i> , Tübingen, Mohr Siebeck, 2012
NBW	Nederlands Burgerlijk Wetboek
PAL-Verdrag	Verdrag betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, opgemaakt te Athene op 13 december 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van Londen van 1 november 2002
PG Boek 8 NBW	Claringbould, M.H., <i>Parlementaire geschiedenis van het nieuwe Burgerlijk Wetboek. Boek 8. Verkeersmiddelen en vervoer</i> , Deventer, Kluwer, 1992
Puttfarcken	Puttfarcken, H.-J., <i>Seehandelsrecht</i> , Heidelberg, Verlag Recht und Wirtschaft, 1997
Putzeys	Putzeys, J., <i>Droit des transports et droit maritime</i> , Brussel, Bruylant, 1993
Rabe	Rabe, D., <i>Seehandelsrecht</i> , München, C.H. Beck, 2000
Regelen van Boedapest	Verdrag inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), opgemaakt te Boedapest op 22 juni 2001
Regelen van Den Haag	Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen in zake cognossementen, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924
Regelen van Den Haag en Visby	Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement, opgemaakt te Brussel op 25 augustus 1924, met bijhorend Protocol van ondertekening, en zoals gewijzigd bij het Protocol van Brussel van 23 februari 1968 en bij het Protocol van Brussel van 21 december 1979
Regelen van Rotterdam	VN Verdrag betreffende overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee, opgemaakt te Rotterdam op 23 september 2009
Remond-Gouilloud	Remond-Gouilloud, M., <i>Droit maritime</i> , Parijs, Pedone, 1993
Rodière TGDM AT I	

Roland-Huybrechts TPR 1968	Roland, R. en Huybrechts, M., “Maritiern recht. Overzicht van rechtspraak (1960-1967)”, <i>TPR</i> 1968, (459)
Roland-Huybrechts-Roland TPR 1976	Roland, R., Huybrechts, M. en Roland, S., “Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)”, <i>TPR</i> 1976, (81)
Scrutton	Boyd, S.C. e.a., <i>Scrutton on Charterparties and Bills of Lading</i> , Londen, Sweet & Maxwell, 2008
Smeesters-Winkelmolen I	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , I, Brussel, Larcier, 1929
Smeesters-Winkelmolen II	Smeesters, C. en Winkelmolen, G., <i>Droit Maritime et Droit Fluvial</i> , Brussel, Larcier, 1933
Southampton	Institute of Maritime Law, Southampton on Shipping Law, Londen, Informa, 2008, 428 p.
Stevens Voc	Stevens, F., <i>Vervoer onder cognossement</i> , Gent, Larcier, 2001
ter Meer	ter Meer, J.G., <i>Privaatrechtelijke aspecten van de sleep- en duwvaart</i> , Zwolle, W.E.J. Tjeenk Wilink, 1993
Tetley IMaAL	Tetley, W., <i>International Maritime and Admiralty Law</i> , Cowansville, Yvon Blais, 2002
Van Bladel I	Van Bladel, G., <i>Le contrat de transport par bateaux d'intérieur et l'affrètement en séjour</i> , I, Antwerpen, Lloyd anversoï, s.d.
Van Gerven-Covemaeker	Van Gerven, W. en Covemaeker, S., <i>Verbintenissenrecht</i> , Leuven / Den Haag, Acco, 2010
Van Hooydonk SVSMS	Van Hooydonk, E., <i>Schip van staat met slagzij</i> , Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2006
Van Ryn-Heenen IV	Van Ryn, J. en Heenen, J., <i>Principes de droit commercial</i> , IV, Brussel, Bruylant, 1988
Verdrag van Athene	Verdrag betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, opgemaakt te Athene op 13 december 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van Londen van 1 november 2002
Vialard	Vialard, A., <i>Droit maritime</i> , Parijs, PUF, 1997
Wilson	Wilson, J., <i>Carriage of Goods by Sea</i> , Harlow, Pearson Longman, 2008
Zeewet	Wetboek van Koophandel, Boek II

## ORGANISATOREN, PARTNERS EN SPONSORS

Aan de organisatie van de publieke consultatie over de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek (Privaatrecht) werken mee:

### **Organisatoren**

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer  
Commissie Maritiem Recht

### **Hoofdpartners**

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen  
Koninklijke Belgische Redersvereniging

### **Hoofdsponsor**

Belgische Vereniging voor Zeerecht

### **Sponsors**

Alfaport Antwerpen  
Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf  
Antwerpse Scheepvaartvereniging  
Cobelfret  
DAB Vloot  
Elegis Advocaten  
Eric Van Hooydonk Advocaten  
Havenbedrijf Gent  
Haven van Zeebrugge  
Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars  
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen  
Nateus  
Port Autonome de Liège  
van Doosselaere Advocaten  
Verbeke Melis Advocaten  
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen  
Watererfgoed Vlaanderen  
Wijffels Advocaten

### **Co-organisatoren**

Universiteit Gent  
Maritiem Instituut  
Portius – International and EU Port Law Centre

# 1. ALGEMENE OPZET

## A. POSITIE IN HET WETBOEK

**6.1.** In het eerder toegelichte<sup>3</sup> en hieronder nogmaals weergegeven werkschema waarrond de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt opgebouwd, is de positie van de in voorliggend Zesde Blauwboek voorgestelde Titel 'Bevrachting en vervoer' gecursiveerd. Het Hoofdstuk over goederenbehandeling werd voorgesteld in Blauwboek 7.

### **PROEVE VAN BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK**

#### **BOEK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN**

#### **BOEK 2 – PUBLIEK SCHEEPVAARTRECHT**

#### **BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT**

##### **TITEL 1 - ALGEMENE BEPALINGEN**

Hoofdstuk 1 – Begrippen

Hoofdstuk 2 – Bronnen

Hoofdstuk 3 – Uitlegging

##### **TITEL 2 – SCHEPEN**

Hoofdstuk 1 – Statuut

Hoofdstuk 2 – Scheepsbouw

Hoofdstuk 3 – Scheepszekerheidsrechten

Hoofdstuk 4 – Scheepsbeslag

Hoofdstuk 5 – Openbaarheid

Hoofdstuk 6 – Overheidsschepen

##### **TITEL 3 – REDERS**

Hoofdstuk 1 – Scheepsmede-eigendom

Hoofdstuk 2 – Scheepsagentuur

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

##### **TITEL 4 – SCHEPELINGEN**

Hoofdstuk 1 – Scheepsarbeid

Hoofdstuk 2 – Gezagvoerders

Hoofdstuk 3 – Aansprakelijkheid

##### ***TITEL 5 – BEVRACHTING EN VERVOER***

*Hoofdstuk 1 – Bevrachting*

*Hoofdstuk 2 – Vervoer*

*Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart*

Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

---

<sup>3</sup> Blauwboek 1, 240-242, nrs. 1.265-1.266.

## TITEL 6 – VOORVALLEN

Hoofdstuk 1 – Aanvaring

Hoofdstuk 2 – Berging

Hoofdstuk 3 – Averij-grosse

**6.2.** Bij de uitwerking van de bedoelde bepalingen over bevrachting en vervoer is een andere indeling wenselijk gebleken.

In voorliggend Blauwboek zijn de voorgestelde artikelen als volgt gerangschikt:

## TITEL 5 – BEVRACHTING EN VERVOER

Hoofdstuk 1 – Zeevaart

Afdeling 1 – Bevrachting

Onderafdeling 1 – Algemene bepaling

Onderafdeling 2 – Rompbevrachting

Onderafdeling 3 – Tijdbevrachting

Onderafdeling 4 – Reisbevrachting

Onderafdeling 5 – Andere bevrachtingen

Afdeling 2 – Goederenvervoer

Onderafdeling 1 – Regelen van Den Haag en Visby

Onderafdeling 2 – Aanvullende bepalingen

Afdeling 3 – Passagiersvervoer

Onderafdeling 1 – Verdrag van Athene

Onderafdeling 2 – Aanvullende bepalingen

Hoofdstuk 2 – Binnenvaart

Afdeling 1 – Goederenvervoer

Onderafdeling 1 – Regelen van Boedapest

Onderafdeling 2 – Aanvullende bepalingen

Afdeling 2 – Passagiersvervoer

Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart

Hoofdstuk 4 – Goederenbehandeling

De hoofdreden waarom voor deze alternatieve, tegelijk meer verfijnde indeling wordt gekozen, is dat zeevaart en binnenvaart nu eenmaal eigen regeling kennen, met de verdere bijzonderheid dat bevrachting en vervoer in de zeevaart min of meer duidelijk van elkaar worden onderscheiden, terwijl ze in de binnenvaart – zoals ook in de huidige Binnenbevrachtingswet – minder scherp tegenover elkaar staan en grotendeels aan dezelfde regels zijn onderworpen. De nieuwe indeling komt meteen tegemoet aan de bekommernis van de binnenvaartsector om in het wetboek naar voren te treden onder een eigen profiel.

## **B. BETROKKEN AANGELEGENHEDEN**

**6.3.** In dit Blauwboek worden de centrale regelingen inzake vervoer en bevrachting van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voorgesteld, aangevuld met regels over sleep- en duwvaart.

Deze materie betreft de contractuele verhoudingen die ontstaan n.a.v. de terbeschikkingstelling van schepen aan een andere partij en n.a.v. het vervoer van goederen en passagiers van de ene plaats naar de andere.

Terwijl voor bevrachting, vooral in de zeevaart, druk internationale standaardcontracten worden aangewend, is de materie van de vervoerovereenkomst grotendeels onderworpen aan internationale verdragsregelingen die een dwingende aansprakelijkheidsregeling opleggen.

In voorliggend Blauwboek wordt getracht het nationaal recht op de gangbare maritieme bevrachtingsovereenkomsten af te stemmen, uitvoering te geven aan de vooralsnog meest gevolgde verdragsregelingen voor vervoer per zee- en binnenschip, en deze laatste aan te vullen met passende nationale bepalingen.

Het Blauwboek wordt vervolledigd met enkele summiere regelingen betreffende sleep- en duwvaart. Het betreft voor de scheepvaart en de havens belangrijke dienstverleningssectoren, die in de huidige Zeewet nauwelijks of geen aandacht krijgen.

## 2. BEVRACHTING VAN ZEESCHEPEN

### A. HUIDIGE REGELING

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**6.4.** De bevrachtingsovereenkomst wordt momenteel geregeld door Titel III van de Zeewet, die het opschrift "Charterpartij of overeenkomst van scheepshuur" draagt (art. 112 tot 143).

De hier relevante bepalingen van deze Titel luiden als volgt:

#### TITEL III. Charterpartij of overeenkomst van scheepshuur

##### EERSTE HOOFDSTUK. Aard en vorm van de overeenkomst

###### Artikel 112

*De overeenkomst van scheepshuur wordt bewezen door de in zaken van koophandel toegelaten middelen. Wat in de overeenkomst niet bepaald is, wordt geregeld volgens het plaatselijk gebruik.*

###### Artikel 113

*In de huur van een geheel schip zijn de kajuit en de overige ruimte voor de bemanning niet begrepen; het is echter aan de kapitein niet geoorloofd in de kajuit of in de overige ruimte voor de bemanning goederen te laden zonder toestemming van de bevrachter.*

*In geval van overtreding is het tweede lid van artikel 111 van toepassing op de kapitein.*

###### Artikel 114

*Wanneer het schip vervracht is tegen een prijs berekend naar tijdsduur, loopt de vracht vanaf de dag van de afvaart, tenzij het tegendeel bedongen is.*

###### Artikel 115

*De huurprijs voor een zeeschip of een ander zeevaartuig wordt vracht genoemd.*

*Deze wordt vastgesteld bij overeenkomst van partijen.*

*Zij kan worden bedongen voor het gehele vaartuig of voor een gedeelte, voor een gehele reis of voor een bepaalde tijd, bij het gewicht, het getal of de maat, tegen vaste prijs of bij het stuk.*

###### Artikel 116

*De ingeladen goederen zijn verbonden voor de nakoming van de overeenkomsten der partijen.*

##### HOOFDSTUK II. Gevolgen van de overeenkomst.

###### Afdeling I. Verplichtingen van de vervrachter.

###### Artikel 117

*De vervrachter moet aan de bevrachter het genot van het schip bezorgen zoals bij de overeenkomst is bedongen.*

*Wanneer het schip in zijn geheel is gehuurd, mag de kapitein geen goederen innemen zonder toestemming van de bevrachter, zelfs indien deze het niet volledig heeft beladen.*

*De vrachtprijs voor de ingenomen bijlading komt ten goede aan de bevrachter die het gehele schip heeft gehuurd.*



#### Artikel 118

*Indien de kapitein voor het schip een groter laadvermogen heeft opgegeven dan het werkelijk heeft, is hij jegens de bevrachter tot schadevergoeding gehouden.*

#### Artikel 119

*De opgave van de tonnenmaat van een schip wordt niet onjuist geacht wanneer het verschil niet groter is dan een veertigste of wanneer de opgave overeenstemt met de meetbrief.*

### Afdeling II. Verplichtingen van de bevrachter

#### § 1. Algemene regels

#### Artikel 120

*De bevrachter heeft twee hoofdverplichtingen:*

*1° de lading te verschaffen waartoe hij zich verbonden heeft;*

*2° de bedongen vracht te betalen.*

*Wanneer hij de in de charterpartij vermelde hoeveelheid goederen niet ingeladen heeft, is hij niettemin verplicht de volle vracht te betalen voor de gehele overeengekomen lading.*

*Wanneer hij meer ingeladen heeft, moet hij voor het meerdere vracht betalen op de voet van de bij de charterpartij bedongen prijs.*

*Wanneer hij niets ingeladen heeft en de reis opzegt voor de afvaart, betaalt hij als vergoeding aan de kapitein de helft van de vracht bij de charterpartij bedongen voor de gehele lading die hij moest verschaffen.*

*Hij kan de reis niet meer opzeggen zodra een gedeelte van de lading aan boord is; indien het schip, in dat geval, zonder volle lading vertrekt, is aan de kapitein de volle vracht verschuldigd, tenzij bij aanleg op stukgoederen.*

#### Artikel 121

*Wanneer de goederen zonder vertraging ter bestemmingsplaats aangekomen zijn, kan de afzender in geen geval vermindering van de vracht vorderen.*

#### Artikel 122

*De afzender kan goederen die in waarde verminderd zijn of beschadigd door een eigen gebrek of door toeval, niet afstaan voor de vracht.*

*Vaten met wijn, olie, honig of andere vloeistof die leeg- of bijna leeggelopen zijn, kunnen echter wel worden afgestaan voor de vracht.*

#### Artikel 123

*Wanneer de ontvanger weigert de goederen aan te nemen, kan de kapitein op rechterlijk gezag zoveel daarvan doen verkopen als nodig is tot betaling van zijn vracht, en de bewaargeving van het overige doen bevelen. Zijn de goederen ontoereikend, dan behoudt hij zijn verhaal tegen de afzender.*

#### Artikel 124

*De kapitein mag de goederen niet aan boord houden wegens niet-betaling van de vracht.*

*Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen onder een derde bewaard zullen blijven totdat de vracht betaald is.*

#### Artikel 125

*De kapitein is voor de vracht en, in voorkomend geval, voor de vergoeding van de averij bevoorrecht op de goederen van de lading gedurende vijftien dagen na de aflevering, indien zij niet in een derde hand zijn overgegaan.*

#### Artikel 126

*In geval van faillissement van de afzenders of ontvangers voor het verstrijken van de termijn van vijftien dagen is de kapitein boven alle schuldeisers bevoorrecht voor de betaling van de vracht en van wat hem wegens averij verschuldigd is.*

### § 2. Vertraging bij de aankomst ter bestemming

#### Artikel 127

*Wanneer een schip bij de afvaart, gedurende de reis of op de plaats van de lossing wordt opgehouden door de schuld van de bevrachter, moet deze de kosten wegens vertraging vergoeden.*

*Wanneer een schip dat voor een heen- en terugreis vervoerd is, terugvaart zonder lading of met een onvolledige lading, is aan de kapitein de volle vracht verschuldigd, alsmede schadevergoeding wegens vertraging.*

#### Artikel 128

*Wanneer het schip bij de afvaart, gedurende de reis of op de plaats van de lossing wordt opgehouden of vertraagd door de schuld van de kapitein, is deze jegens de bevrachter tot schadevergoeding gehouden.*

#### Artikel 129

*Wanneer het uitlopen van een schip slechts voor een tijd verhinderd wordt door overmacht, blijven de gesloten overeenkomsten bestaan en is er geen grond tot schadevergoeding wegens vertraging.*

#### Artikel 130

*Wordt het schip door overmacht opgehouden in de loop van de reis, dan is er voor de duur van het openthoud geen vracht verschuldigd bij tijdbevrachting, noch vermeerdering van vracht bij reisbevrachting.*

*Voeding en loon van de bemanning gedurende het openthoud van het schip worden als averij gerekend.*

#### Artikel 131

*De afzender kan gedurende het openthoud van het schip zijn goederen op eigen kosten doen uitladen, mits hij ze weer inlaadt of de kapitein schadeloos stelt.*

### § 3. Het niet ter bestemming aankomen van de lading

#### Artikel 132

*Wanneer een schip op stukgoederen aanlegt, hetzij bij het gewicht, bij de maat of tegen vaste prijs, kan de afzender zijn goederen voor de afvaart terugnemen, tegen betaling van de halve vracht.*

*Te zijnen laste komen ook de kosten van het inladen, alsmede die van het uitladen en het weer inladen van de andere goederen die moeten worden verplaatst, en de kosten wegens vertraging.*

#### Artikel 133

*De kapitein kan de in zijn schip aangetroffen goederen waarvan hem geen aangifte is gedaan, aan wal doen brengen in de plaats van de lading, of daarvoor vracht aanrekenen tegen de hoogste prijs die in dezelfde plaats voor soortgelijke goederen wordt betaald.*

#### Artikel 134

*De afzender die zijn goederen gedurende de reis terugneemt, moet de volle vracht en alle door het uitladen veroorzaakte kosten van verplaatsing betalen; neemt hij zijn goederen terug wegens een handeling of een nalatigheid van de kapitein, dan staat deze in voor alle kosten.*

#### Artikel 135

*Wanneer de handel met het land van bestemming verboden wordt voor de afvaart, zijn de overeenkomsten ontbonden, zonder dat partijen elkaar schadevergoeding verschuldigd zijn.*

*De afzender betaalt de kosten van het inladen en het uitladen van zijn goederen.*

#### Artikel 136

*Wanneer de handel met het land van bestemming verboden wordt na de afvaart en het schip genoodzaakt is met zijn lading terug te keren, is aan de kapitein alleen vracht voor de heenreis verschuldigd, ook al is het schip voor de heen- en terugreis bevracht.*

#### Artikel 137

*Ingeval het schip verhinderd wordt de haven van bestemming binnen te lopen door blokkade van die haven of door enige andere overmacht en de kapitein geen bevelen heeft ontvangen of de ontvangen bevelen niet kan uitvoeren, is hij gehouden de belangen van de afzender zo goed mogelijk te dienen, hetzij door zich naar een naburige haven te begeven, hetzij door naar de plaats van afvaart terug te keren.*

#### Artikel 138

*Vracht is verschuldigd voor de goederen die de kapitein heeft moeten verkopen om te voorzien in de mondbehoefden, de herstellingen of andere dringende behoeften van het schip, mits hij de waarde daarvan verrekenst tegen de prijs waarvoor de overgebleven goederen of goederen van dezelfde soort en hoedanigheid worden verkocht in de plaats van de lossing, indien het schip in behouden haven aankomt.*

*Indien het schip vergaat, brengt de kapitein de goederen in rekening tegen de prijs waarvoor hij ze verkocht heeft, insgelijks na aftrek van de in de cognossementen bedongen vracht.*

*Brengt het uitoefenen van dit recht een verlies mee voor degenen wier goederen zijn verkocht of in pand gegeven, dan wordt dit verlies naar evenredigheid verdeeld over de waarde van deze goederen en van alle goederen ter bestemming aangekomen of uit de schipbreuk gered na de zeeongevallen die de verkoop of de inpandgeving noodzakelijk hebben gemaakt.*

#### Artikel 139

*Wanneer de kapitein gedurende de reis het schip moet laten herstellen, is de bevrachter gehouden te wachten of de volle vracht te betalen.*

*Ingeval het schip niet kan worden hersteld, is de kapitein verplicht een ander schip te huren.*

*Kan de kapitein geen ander schip huren, dan wordt de vracht geregeld overeenkomstig artikel 142.*

#### Artikel 140

*De kapitein verbeurt zijn vracht en is tot schadevergoeding gehouden jegens de bevrachter, indien deze bewijst dat het schip bij de afvaart onzeewaardig was.*

*Het bewijs wordt toegelaten ondanks en tegen het certificaat van deugdelijkheid.*

#### Artikel 141

*De kapitein heeft recht op de vracht van de goederen die tot gemeen behoud overboord zijn geworpen, onder verplichting van omslag.*

#### Artikel 142

*Er is geen vracht verschuldigd voor goederen die bij schipbreuk of bij stranding teniet zijn gegaan, of die door zeerovers of vijanden genomen zijn.*

*De kapitein is gehouden de hem vooraf betaalde vracht terug te geven, tenzij het tegendeel is bedongen.*

*Er is geen vracht verschuldigd voor goederen die na schipbreuk of verklaring van onzeewaardigheid van het schip niet ter bestemming zijn aangekomen.*

*Komen de goederen ter bestemming tegen een mindere vracht dan met de kapitein van het verloren gegane of onzeewaardig verklaarde schip was overeengekomen, dan moet het verschil aan de kapitein worden betaald.*

*Er is hem echter niets verschuldigd indien de nieuwe vracht gelijk is aan die welke met hem was overeengekomen; indien de nieuwe vracht hoger is, komt het verschil ten laste van de afzender.*

#### Artikel 143

*De kapitein die bij het bergen of het afkopen van de niet ter bestemming aangekomen goederen hulp heeft verleend, heeft recht op een vergoeding, die in geval van geschil door de rechter wordt bepaald.*

De tekst van Hoofdstuk III van Titel III van de Zeewet, die het opschrift "Averij en averijregeling" draagt, is hierboven niet weergegeven. De desbetreffende bepalingen werden elders aan een kritiek onderworpen<sup>4</sup>.

**6.5.** De hierboven weergegeven wettelijke bepalingen betreffende de charterpartij zijn niet van toepassing in de binnenvaart.

**6.6.** Naast de aangehaalde bepalingen over de charterpartij bevat de Zeewet o.m. bepalingen over het vervoer onder cognossement en over passagiersvervoer. Die bepalingen worden verderop in dit Blauwboek weergegeven en geanalyseerd<sup>5</sup>.

### A.2. BEOORDELING

#### A) ALGEMENE KRITIEK

##### - OVERZICHT VAN KNELPUNTEN

**6.7.** De huidige wettelijke regeling van de bevrachtingsovereenkomst vertoont diverse gebreken, waarvan de belangrijkste zijn:

- de ontstentenis van een definitie en een kwalificatie van de bevrachtingsovereenkomst;
- de onduidelijkheid over de toepasbaarheid van de desbetreffende wetsbepalingen op de vervoerovereenkomst;
- algemene inhoudelijke veroudering.

In wat volgt worden deze knelpunten toegelicht. De eerste twee worden samen behandeld.

##### - ONTSTENTENIS VAN EEN DEFINITIE EN KWALIFICATIE VAN DE BEVRACHTINGS- OVEREENKOMST EN ONDUIDELIJKHEID OVER DE TOEPASBAARHEID OP DE VER- VOEROVEREENKOMST

**6.8.** De Zeewet bevat geen definitie van het begrip bevrachtingsovereenkomst, en omschrijft evenmin de vervoerovereenkomst. Principieel bestaat tussen beide soorten overeenkomsten een onderscheid: de vervoerovereenkomst betreft de verplaatsing van lading (of personen) en wordt beheerst door dwingende regels van verdragsrechtelijke herkomst, terwijl de bevrachtingsovereenkomst het gebruik van het schip betreft en wordt gesloten op grond van volkomen contractvrijheid<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Zie Blauwboek 8.

<sup>5</sup> Zie *infra*, nrs. 6.225 e.v. resp. 6.399 e.v.

<sup>6</sup> Vgl. o.m. Arroyo, I., "Relation entre Charte Partie et Connaissance: La Clause d'Incorporation", *Eur. Vervoerr.* 1980, (713), 719-720.

**6.9.** De Zeewet gebruikt het begrip "charterpartij" en stelt het gelijk met de "overeenkomst van scheepshuur"<sup>7</sup>. Geen van beide begrippen wordt echter nader omschreven. Of op deze "scheepshuur" subsidiair het gemeen huurrecht uit het Burgerlijk Wetboek van toepassing is, wordt niet bepaald. In de materiële bepalingen wordt gewaagd van vervoeren, bevrachter, vracht e.d.m. De begrippen charterpartij, scheepshuur en bevrachting worden door de wetgever met elkaar gelijkgesteld.

De term bevrachtingsovereenkomst komt ook in andere Belgische wetsbepalingen voor. Artikel 3 van Boek I van het Wetboek van Koophandel noemt de bevrachtingsovereenkomst onder de daden van koophandel, maar definieert ze evenmin. Het Gerechtelijk Wetboek vermeldt de bevrachtingsovereenkomst in artikel 1469, § 2 betreffende het bewarend beslag op schepen, maar bevat evenmin een definitie van dit begrip<sup>8</sup>. In publiekrechtelijke regelgevingen komt het begrip bevrachting (of ervan afgeleide woorden) ook voor, maar andermaal zonder nadere omschrijving: bijv. in de Scheepsregistratiewet<sup>9</sup> en in het Koninklijk Besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole<sup>10</sup>.

Specifiek wat de binnenvaart betreft staat het begrip bevrachting centraal in de Binnenbevrachtingwet en zijn uitvoeringsbesluiten. Uit artikel 1 van de Binnenbevrachtingwet worden afgeleid wat in het raam van deze wet onder een bevrachtingsovereenkomst wordt verstaan. De bepaling luidt immers:

*Elke overeenkomst die ten doel heeft een binnenschip te gebruiken voor vervoer of opslag van goederen, valt onder deze wet, voor zover niet anders bedongen is.*

**6.10.** Ingevolge het in gebreke blijven van de wetgever, bestaat over de precieze betekenis van de begrippen bevrachtingsovereenkomst en vervoerovereenkomst, en over de onderlinge verhouding tussen beide, onduidelijkheid.

Reeds in de studie ter voorbereiding van het herzieningsproject werd op deze problematiek geattendeerd:

***De spraakverwarring over bevrachtingen, vervoerovereenkomsten en cognossementen***

*Het is kenmerkend dat in de suppletieve bepalingen van Titel III van de Belgische Zeewet inzake de charterpartij of "overeenkomst van scheepshuur"<sup>11</sup>, die volledig buiten de – vooral door Engelse contracten – beheerste bevrachtingspraktijk staan, geen of minstens geen duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de drie meest voorkomende types van bevrachtingen (romp-, reis- en tijdsbevrachting) en de overeenkomst van zeevervoer (onder cognossement), welke laatste, vreemd genoeg, is geregeld in de Titel met het opschrift "Eigenaar en bemanning van zeeschepen", meer bepaald in Hoofdstuk II van die titel over "De bemanning". Tervijl hedendaagse rechtsleer het vervoer onder cognossement blijkbaar unaniem als een vorm van bevrachting beschouwt<sup>12</sup>, werd deze zienswijze door anderen sterk in vraag gesteld<sup>13</sup>. Anders dan voor de vervoer-*

<sup>7</sup> De Commissie-Van Dievoet had nochtans aanbevolen het woord "bevrachtingsovereenkomst" aan te wenden (zie *Parl.St.* Kamer, 1996-97, nr. 989/1, 13-14).

<sup>8</sup> Bedoelde bepaling is gebaseerd op het Scheepsbeslagverdrag 1952, dat het begrip "charter" evenmin definieert.

<sup>9</sup> Deze wet regelt inz. de rompbefrachtingsregistratie. Zie daarover De Latte, G., "Exploitatie en rompbefrachting in de Belgische scheepsregistratiewetgeving", in LA Huybrechts, 167-209.

<sup>10</sup> BS 29 december 2010. De Europese Richtlijnen waarvan het K.B. de omzetting is, bevatten evenmin een definitie.

<sup>11</sup> Art. 112 e.v. Zeewet.

<sup>12</sup> Zie o.m. Roland-Huybrechts TPR 1968, 466-467, nr. 10; Stevens Voc, 6, nr. 14.

<sup>13</sup> Zie o.m. De Smet I, 242, nr. 172; Petit, F., *Beginselen van zeevaartrecht*, Brussel, De Toekomst, s.d., 33; vgl. De Weerd, I., "De bevrachtingsovereenkomst", in De Weerd I, (339), 339 e.v., nrs. 1026 e.v.

*overeenkomst, die ten dele dwingendrechtelijk geregeld is, zijn de bepalingen van de Zeewet over bevrachtingen van aanvullend recht. Een vervoerovereenkomst heeft als voorwerp de te vervoeren lading, terwijl een charterpartij of "overeenkomst van scheepshuur" slaat op het gebruik van het schip of een deel ervan. Een vervoerovereenkomst legt op de vervoerder een resultaatsverbintenis, op een vervoerachter rust slechts een inspanningsverbintenis. Is het hier niet de plaats om deze problematiek verder uit te diepen, alleszins kan worden vastgesteld dat de structuur van de Zeewet dergelijke spraakverwarring – over nochtans essentiële begrippen – in de hand werkt*<sup>14</sup>.

Aan de in de voetnoten van het citaat vermelde literatuur kunnen nog andere bronnen worden toegevoegd, maar de divergentie van de opvattingen komt er alleen maar scherper door tot uiting.

Zo definieert Fredericq bevrachting als een "huurovereenkomst ter zee", meer bepaald als een overeenkomst waarbij een vervoerachter een schip of een deel ervan in huur geeft aan een bevrachter "voor het vervoer of het bewaren van goederen", en meent hij dat een reisbevrachtingsovereenkomst "een werkelijk vervoercontract" is<sup>15</sup>. De Weerdt kenschetst de bevrachtingsovereenkomst dan weer als "een huur van werk en diensten, een huur van plaats en een vervoerovereenkomst"<sup>16</sup>, maar wat verderop poneert hij dat tussen bevrachting en vervoer "[v]anzelfsprekend" een onderscheid moet worden gemaakt<sup>17</sup>.

Zoals in Frankrijk, is de kwalificatie van de bevrachtingsovereenkomst ten onzent steeds voorwerp van betwisting geweest. In 1927 noteerde Beltjens:

*Rien de plus confus, de plus obscur que la nature juridique de l'affrètement en droit français. La première responsabilité de cet état de choses remonte au législateur. Tous, comme à l'envie, législateurs, tribunaux, auteurs ont entretenu une obscurité regrettable, qui augmente singulièrement la difficulté des questions d'affrètement, ou plutôt même "qui donne lieu à la plupart des litiges de la matière"*<sup>18</sup>.

Dezelfde auteur onderscheidde drie basishypothesen: afhankelijk van de inhoud van de door partijen aangegane verbintenissen, is de bevrachting hetzij een *locatio navis* (wat het geval is bij rompbefrachtiging), hetzij een *locatio navis et operarum magistri et nauticorum*, hetzij, wat veruit het meeste voorkomt, een *locatio operis vehendarum mercium* of vervoerovereenkomst<sup>19</sup>. Allicht moet met De Smet echter worden vastgesteld dat de bevrachtingsovereenkomst eigen is aan het zeerecht, en dat aanhaking bij burgerrechtelijke noties alleen maar verwarring veroorzaakt<sup>20</sup>. R. Roland en Huybrechts schreven zelfs dat de bevrachtingsovereenkomst "de enige specifieke overeenkomst van het maritiem recht" is<sup>21</sup> – wat ongetwijfeld te bescheiden is.

Verschillende Belgische auteurs zijn van mening dat een overeenkomst voor het vervoer van goederen onder cognossement over zee een "partiële" bevrachtingsovereenkomst is, wat ertoe leidt dat de bepalingen van de Zeewet over de charterpartij subsidiair van toepassing zijn op cog-

---

<sup>14</sup> Van Hooydonk SVSMS, 93.

<sup>15</sup> Fredericq, L., *Handboek van Belgisch Handelsrecht*, III, Brussel, Bruylant, 1980, 382, nrs. 1749 en 1750.

<sup>16</sup> De Weerdt, I., "De bevrachtingsovereenkomst", in De Weerdt I, (339), 340, nr. 1028.

<sup>17</sup> De Weerdt, I., "De bevrachtingsovereenkomst", in De Weerdt I, (339), 343, nr. 1036.

<sup>18</sup> Beltjens IV, 517, nr. 5, met verwijzing naar de Courcy, A., *Questions de droit maritime*, I, Parijs, A. Cotillon, 1877, 125, waar inz. van leer wordt getrokken tegen het gebruik van de term "fret" om zowel de huurprijs als de vrachtprijs aan te duiden.

<sup>19</sup> Beltjens IV, 517-518, nr. 5, en de talrijke verwijzingen aldaar naar inz. Franse rechtsleer.

<sup>20</sup> De Smet I, 244, nr. 173.

<sup>21</sup> Roland-Huybrechts TPR 1968, 464, nr. 7.

nossementsvervoer, zelfs wanneer geen charterpartij is opgesteld<sup>22</sup>. In de rechtspraak werd bij herhaling geoordeeld dat artikel 112 Zeewet, dat bepaalt dat de bevrachtingsovereenkomst waar nodig aangevuld wordt volgens het plaatselijk gebruik, eveneens van toepassing is op vervoer onder cognossement dat kan worden gekwalificeerd als een gedeeltelijke bevrachtingsovereenkomst<sup>23</sup>. Ook werd bijv. beslist dat bevrachting een overeenkomst is "waarbij een persoon (vervrachter) zich verbindt om een schip of scheepsruimte tot vervoer van goederen of personen ter beschikking van zijn wederpartij (bevrachter) te stellen", dat een vervoerovereenkomst een contract is "waarbij een van de contractanten zich verbindt om goederen of personen van de ene plaats naar de andere over te brengen", maar dat reisbevrachting en bepaalde soorten tijdbevrachting "eventueel" met vervoer kunnen worden "gelijkgesteld"<sup>24</sup>.

**6.11.** Voormelde zienswijze, luidens welke cognossementsvervoer een vorm van bevrachting is, roept diverse moeilijkheden op.

Vooreerst rijst de vraag of bedoelde stelling niet berust op een *Hineininterpretierung* in die zin dat de relatie tussen bevrachting en vervoer doelbewust zo wordt uitgelegd, dat de bepalingen van de Zeewet over bevrachting aanwending kunnen vinden in vervoergeschillen. Aan de basis van de theorievorming zou aldus een eerder pragmatische keuze liggen om op zo efficiënt mogelijke wijze met de sowieso verouderde wettekst om te gaan<sup>25</sup>.

Ten tweede blijft tussen bevrachting en vervoer een wezenlijk conceptueel verschil bestaan: zoals reeds vermeld is het voorwerp van bevrachting de terbeschikkingstelling van een bepaald schip, terwijl het bij vervoer gaat om de verplaatsing van een bepaalde lading.

Ten derde is in de rechtsleer niet duidelijk welke overeenkomst het *genus* is, en welke het *species*: de ene schrijver typeert de reisbevrachting als een vorm van vervoer, de andere de vervoerovereenkomst als een vorm van bevrachting.

Ten vierde blijft ook in de dagelijkse maritieme praktijk een onderscheid tussen beide contractsvormen bestaan, en worden voor beide transacties andere standaardcontracten aangewend. In lijn hiermee blijft gezaghebbende internationale rechtsleer bevrachting en vervoer strikt onderscheiden<sup>26</sup>.

Ten vijfde moet, in alle schroomvalligheid, met de Franse hervormer Rodière worden opgemerkt dat de Belgische doctrine sinds de werken van de Franse auteurs Lyon-Caen en Renault nauwelijks enige vooruitgang heeft geboekt<sup>27</sup>.

**6.12.** Anderzijds kan ten gunste van de karakterisering van cognossementsvervoer als een soort bevrachting een bescheiden wetshistorisch argument worden aangehaald.

De Belgische wetsbepalingen over de charterpartij zijn afkomstig uit de *Code de commerce* en uiteindelijk uit de *Ordonnance de la Marine*. De Franse auteurs Bonassies en Scapel leggen helder uit dat de opstellers van de *Ordonnance* slechts rekening hadden te houden met één enkele juridische

---

<sup>22</sup> Zie nogmaals Stevens Voc, 6, nr. 14, en de rechtsleer geciteerd aldaar in vn. 32, inz. Smeesters-Winkelmolen I, 399, nr. 279; eerder impliciet, Putzeys, 310, nr. 560; Van Ryn-Heenen IV, 655, nr. 792; Wildiers, P., *Le Connaissance Maritime*, Antwerpen, Lloyd anversois, 1959, 36, nr. 37.

<sup>23</sup> Zie Blauwboek 7, nr. 2.27 en de verwijzingen aldaar.

<sup>24</sup> Zie o.m. Kh. Antwerpen 14 januari 1998, *RHA* 1998, 429, 436.

<sup>25</sup> Deze indruk rijst bijv. in Roland-Huybrechts TPR 1968, 467, nr. 10.

<sup>26</sup> Zie bijv. Tetley IMAAL, 43-44.

<sup>27</sup> Rodière TGDM AT I, 21, nr. 13.

vormgeving van maritieme transportoperaties, m.n. de (reis)bevrachtingsovereenkomst, die werd aangeduid als "charte-partie, affrètement ou nolisement"<sup>28</sup>, en in de praktijk typisch werd gebruikt wanneer een handelaar voor zijn eigen verrichtingen een geschikt schip zocht om een bepaalde koopwaar naar een andere haven te transporteren. Deze (reis)bevrachtingsovereenkomst, welke in de wet werd omschreven als een huur ("louage") van het schip<sup>29</sup>, werd op voorhand opgesteld; na effectieve inlading van de goederen werd een ontvangstbewijs opgemaakt, dat "connaissance" werd genoemd<sup>30</sup>. Dat de wetgever zich concentreerde op de reisbevrachting, stemt alleszins overeen met de realiteit van het scheepsbedrijf in de zeventiende en achttiende eeuw<sup>31</sup>. Het cognossement en de charterpartij hingen samen: het eerste betrof de betrokken koopwaar, de laatste het gehele schip<sup>32</sup>. Lyon-Caen en Renault meenden echter dat de *Code de commerce* onder de hoofding van *affrètement* twee verschillende contractsvormen had geregeld: de reisbevrachting, die een scheepshuur is, en de vervoerovereenkomst, die te vervoeren lading betreft; zij waren van mening dat het wetboek deze contractsvormen te weinig van elkaar onderscheidde<sup>33</sup>.

Vanuit deze historische context kan op het eerste gezicht enigszins worden verantwoord dat de bepalingen van de Belgische Zeewet over bevrachtingen in de rechtspraak te lande ook op cognossementsvervoer worden toegepast.

Anderzijds moet, steeds vanuit hetzelfde historische perspectief, worden vastgesteld dat in Frankrijk destijds géén charterpartij werd opgesteld in de kustvaart: de afzender overhandigde aan de gezagvoerder een vrachtbrief (*lettre de voiture*) waarin de koopwaar werd beschreven, en die werd geadresseerd aan de bestemming, met vermelding van de bij aflevering te betalen vracht<sup>34</sup>. In die zin werd tussen bevrachting en vervoer wel degelijk een onderscheid gemaakt. Meer nog, op het vervoer in de korte vaart werd in bepaalde rechtspraak niet het zeerecht toegepast, maar de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek over ondernemers van vervoer te land en te water. Blijkbaar in die zin besliste het Hof te Aix op 28 april 1846:

*Qu'en matière de petit cabotage, ce ne sont point les bâtiments servant au transport, mais uniquement les marchandises à transporter qui sont l'objet de la convention et qui en déterminent la nature et le véritable caractère; en pareil cas, les dispositions de l'art. 273, Code comm., relatives au nolisement, sont donc étrangères au contrat qui ne peut être régi que par les dispositions concernant les transports par terre et par eau*<sup>35</sup>.

Bovenop deze rechtshistorische relativering moet worden benadrukt dat het cognossement sinds de negentiende eeuw een andere aanwending heeft gekregen. Sinds de opkomst van de regelmatige lijnvaart en het gezamenlijke vervoer van diverse kleine zendingen, wordt zeevervoer vaak georganiseerd aan de hand van een cognossement alleen, waarin de voorwaarden van de vervoer-

<sup>28</sup> De term "nolisement" was in zwang in het Middellandse Zee-bekken.

<sup>29</sup> Zie en vgl.:

- art. 1, L. III, T. I OdM:

*Toute convention pour le louage d'un Vaisseau, appelée Charte-partie, affrètement ou nolisement, sera rédigée par écrit, et passée entre les Marchands et le Maître ou les propriétaires du Bâtiment.*

- art. 273 CdC.:

*Toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée charte-partie, affrètement ou nolisement, doit être rédigée par écrit. Elle énonce: le nom et le tonnage du vaisseau, le nom du capitaine, les noms du frèteur et de l'affrèteur, le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge, le prix du fret ou nolis, si l'affrètement est total ou partiel, l'indemnité convenue pour le cas de retard.*

<sup>30</sup> Bonassies-Scapel, 499, nr. 741.

<sup>31</sup> Rodière TGDM AT I, 14, nr. 7.

<sup>32</sup> Zie X., *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine*, I, Parijs, Bossange, 1803, 433.

<sup>33</sup> Lyon-Caen, Ch. en Renault, L., *Traité de droit commercial*, V, Parijs, L.G.D.J., 1911, 484, nr. 621.

<sup>34</sup> Zie o.m. X., *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine*, I, Parijs, Bossange, 1803, 426.

<sup>35</sup> Alauzet, I., *Commentaire du Code de commerce*, III, Parijs, Cosse et Marchal, 1857, 153, nr. 1212.



overeenkomst zijn bepaald, dat een titel op de vervoerde goederen vormt, en dat niet aansluit op een eerder gesloten charterpartij<sup>36</sup>. Door de commerciële noden werd ook de charterpartij verder verfijnd, zodat nu o.a. rompbefrachten, tijdbefrachten, reisbefrachten en plaatsbefrachten bestaan. Naast het *cognossement* ontstonden andere vervoerdocumenten zoals de zeevrachtbrief (*sea waybill*).

De Belgische wetgeving inzake bevrachting en vervoer heeft deze ontwikkelingen niet gevolgd. Daardoor komt het bijzonder geforceerd over de bestaande, aloude bepalingen over de charterpartij toe te passen om om het even welk maritiem vervoergeschil te beslechten.

In Frankrijk, de bakermat van de vigerende Belgische wetsbepalingen, groeide overigens de overtuiging dat de oude, nationaal geregelde bevrachting en het nieuwere, aan een dwingend internationaal regime onderworpen stukgoedvervoer onder *cognossement* twee fundamenteel verschillende contractsvormen behelsden. Chauveau schreef dat het "fâcheux" is "de les confondre sous un même vocable"<sup>37</sup>. Dezelfde auteur bekloeg zich meteen over de verwarrende staat van de oude Franse wetgeving, veroorzaakt door het naast elkaar bestaan (en elkaar tegenspreken) van de verouderde bepalingen van de *Code de commerce*, de Regelen van Den Haag en hun nationale implementatiewetgeving, en verder in de hand gewerkt door de complexiteit van charterpartijen en de onduidelijkheid over hun juridische kwalificatie<sup>38</sup>.

Ook Rodière, de auteur van de grote Franse zeerechthervorming uit de jaren 1960, noteerde dat de concepten van de *Code de commerce* hopeloos voorbijgestreefd waren:

*Le code de commerce ne connaissait que l'affrètement. Il est alors arrivé que les mêmes textes dussent régir l'opération classique du grand voilier chargé de charbon ou de produits manufacturés à destination de l'Argentine et revenant du Chili avec un plein chargement de nitrate aussi bien que l'envoi d'une caisse expédiée par une savonnerie marseillaise à un négociant algérois par un vapeur de ligne faisant deux fois par semaine le trajet Marseille-Alger et retour*<sup>39</sup>.

**6.13.** Wat de rompbefrachting betreft, deze werd in de *Code de commerce* niet eens aangeraakt<sup>40</sup>, en blijft ook in de huidige Belgische Zeewet ongeregeld. Desalniettemin beweerden Smeesters en Winkelmolen dat een aantal bepalingen van de Zeewet over de bevrachting ook op rompbefrachting konden worden toegepast<sup>41</sup>.

**6.14.** Ondanks de uitdrukkelijke, hierboven aangehaalde<sup>42</sup> bepaling van artikel 1 van de Belgische Binnenbefrachtingswet bestaat over de verhouding tussen de bevrachtingsovereenkomst en de vervoerovereenkomst ook in de binnenvaart verwarring. De Decker omschrijft de bevrachtingsovereenkomst in de binnenvaart als een "gemengd" contract of als een contract *sui generis*, dat niet met het vervoerscontract samenvalt<sup>43</sup>. Eerdere auteurs als Van Bladel beschreven de vervoerovereenkomst in de binnenvaart eveneens als een gemengd, bijzonder, *sui generis*-contract, dat het dichtste stond tot de oude *locatio operis vehendarum mercium*; de bevrachting zou een genus zijn waaronder, naast de vervoerovereenkomst, ook de bevrachting om te liggen valt<sup>44</sup>.

<sup>36</sup> Zie nogmaals Bonassies-Scapel, 500, nr. 742; vgl. o.m. Chauveau, 418, nr. 624.

<sup>37</sup> Chauveau, 419, nr. 626.

<sup>38</sup> Chauveau, 420, nr. 627.

<sup>39</sup> Rodière TGDM AT I, 15, nr. 7.

<sup>40</sup> Lyon-Caen, Ch. en Renault, L., *Traité de droit commercial*, V, Parijs, L.G.D.J., 1911, 485, nr. 622.

<sup>41</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 383-384, nr. 272.

<sup>42</sup> Zie de tekst *supra*, nr. 6.9.

<sup>43</sup> De Decker, 157, nr. 383.

<sup>44</sup> Van Bladel I, 43-44, inz. nrs. 63-65.

**6.15.** Uit wat voorafgaat kan worden besloten dat het aangewezen is in het Belgisch Scheepvaartwetboek duidelijkheid te creëren over de betekenis van de begrippen bevrachtingsovereenkomst en vervoerovereenkomst en over het respectieve werkingsveld van de bepalingen over bevrachting en deze over vervoer.

- VEROUDERING VAN DE WETTELIJKE BEPALINGEN

**6.16.** Reeds bij de voorbereiding van het herzieningsproject werd de aandacht gevestigd op het voorbijgestreefde karakter van de bepalingen van de Zeewet over charterpartijen. Er werd genoemd dat deze bepalingen voorbijgaan aan de praktijk om voor bevrachtingen te werken met hedendaagse typecontracten van hoofdzakelijk Engelse makelij<sup>45</sup>.

**6.17.** Zoals aangegeven<sup>46</sup>, zijn diverse bepalingen van Titel III van de Zeewet slechts nieuwe versies van artikelen die reeds voorkwamen in de Franse *Ordonnance de la Marine* uit 1681. Vele van deze regelen stammen dus uit de tijd van de zeilschepen en hebben heden ten dage elke relevantie verloren. Men kan zich moeilijk voorstellen dat de kapitein van een modern vrachtschip goederen zou willen laden "in de kajuit of in de overige ruimte voor de bemanning" (art. 113 Zeewet), of dat de bevrachter leeggelopen vaten wijn, olie of honing zou afstaan ter betaling van de vracht (art. 122 Zeewet). Eerstgenoemde bepaling moet worden gezien in verband met de vroeger belangrijke praktijk van de *pacotille* of door de gezagvoerder en bemanningsleden bij vertrek ingeladen waren, waarmee ze in de overzeese aanloophavens voor eigen rekening handel mochten drijven, die nu vooral wordt geregeld in het maritiem arbeidsrecht (en ook nog in artikel 111 van de Zeewet)<sup>47</sup>. Nog een andere illustratie van de veroudering is de regel dat de opgave van de tonnenmaat van een schip niet onjuist wordt geacht wanneer het verschil niet groter is dan een veertigste (art. 119). Het recht van de kapitein op een vergoeding voor het bergen of afkopen van niet ter bestemming aangekomen lading (art. 143), lijkt te zijn voorbijgestreefd door het hedendaagse recht inzake hulpverlening<sup>48</sup>.

Alleszins moet worden vastgesteld dat een aanzienlijk aantal bepalingen van Titel III van de Zeewet in de praktijk nooit meer worden toegepast.

**6.18.** De tekst vertoont ook lacunes. Reeds De Smet verwonderde zich erover dat noch de *Code de commerce*, noch de Belgische Zeewet iets regelen over liggelden (*staries*)<sup>49</sup>.

Een ander gebrek is dat de Zeewet in artikel 112 alleen naar het plaatselijk gebruik verwijst ter aanvulling van de charterpartij, terwijl deze bepaling in de rechtspraak ook wordt aangewend in geval van vervoer zonder charterpartij<sup>50</sup>, en het plaatselijk gebruik, nog meer in het algemeen, van belang is voor alle soorten scheepvaart- en havengerelateerde activiteiten<sup>51</sup>.

**6.19.** Bovendien is Titel III van de Zeewet voorbijgestreefd op het vlak van de formele legistiek.

Kernbegrippen zoals de charterpartij of de overeenkomst van scheepshuur, worden niet gedefinieerd. De indeling in hoofdstukken, afdelingen en paragrafen is ongelukkig, want zij geeft nauwe-

<sup>45</sup> Van Hooydonk SVSMS, 95-96. Over zelfregulering in het scheepvaart- en havenbedrijf, zie uitvoerig Blauwboek 2.

<sup>46</sup> Zie *supra*, nr. 6.12.

<sup>47</sup> Zie nader Blauwboek 5.

<sup>48</sup> Zie daarover Blauwboek 8.

<sup>49</sup> De Smet I, 264, nr. 194.

<sup>50</sup> Zie *supra*, nr. 6.10, in vn.

<sup>51</sup> Zie hierover nader Blauwboek 2.

lijks een indicatie over de inhoud van de bepalingen die volgen. Hoofdstuk III van Titel III handelt in feite niet over de bevrachtingsovereenkomst, maar over averij-grosse. De relatie tot de elders opgenomen bepalingen over het cognossement wordt nergens verduidelijkt. Reeds i.v.m. de *Code de commerce* werd trouwens geklaagd over de ongelukkige opsplitsing van de bepalingen<sup>52</sup>. De Belgische wetgever verklaarde de afscheiding in de Zeewet van 1879 van de bepalingen over het cognossement van deze over bevrachting met de nogal merkwaardige overweging, dat het deel over bevrachting niet mocht worden overladen<sup>53</sup>.

De individuele bepalingen van Titel III over de bevrachting zelf betreffen eerder specifieke casusposities dan algemene regels of principes. De bepalingen over de kapitein (bijv. art. 118) maken niet duidelijk of de kapitein persoonlijk wordt gevisieerd, dan wel de kapitein als vertegenwoordiger van de vervrachter<sup>54</sup>. Dit laatste euvel werd ook in verband met andere onderdelen van de Zeewet genoteerd<sup>55</sup>.

**6.20.** Zoals eveneens reeds opgemerkt<sup>56</sup>, negeren de oude bepalingen het hedendaagse onderscheid tussen de diverse soorten bevrachtingsovereenkomsten (inz. rompbevrachting, tijdbevrachting, reisbevrachting, plaatsbevrachting), hoewel tussen deze contracttypes belangrijke verschillen bestaan. Vele bepalingen gelden in feite enkel voor reisbevrachting, en kunnen nauwelijks of geen toepassing vinden op tijdbevrachting, laat staan op rompbevrachting. Een voorbeeld is de regeling inzake foutvracht (art. 120).

De oriëntatie van de wettekst op reisbevrachting is historisch verklaarbaar, nu de *Ordonnance de la Marine* is geredigeerd in een tijd waar in feite alleen van dat type bevrachting sprake was<sup>57</sup>. Sindsdien hebben zich echter nieuwe soorten bevrachtingsovereenkomsten ontwikkeld. Bij de (naakte) rompbevrachting stelt de scheepseigenaar enkel het casco van het schip ter beschikking van de bevrachter; deze laatste neemt het volledige beheer van het schip over, zowel nautisch als commercieel, stelt zelf de bemanning aan, rust het schip uit, enz. Aan het andere uiteinde van het spectrum bevindt zich de plaatsbevrachting (*slot charter*), waarbij de scheepseigenaar het volledige nautische en commerciële beheer van het schip blijft uitoefenen, en enkel bepaalde laadruimtes (*slots*) ter beschikking van de bevrachter stelt. Het behoeft geen betoog dat in dermate uiteenlopende situaties ook de rechten en plichten van de partijen verschillen. In de regeling daarvan blijft de vigerende wetgeving ernstig in gebreke. Volledigheidshalve dient wel te worden gewezen op artikel 130 van de Zeewet, waarin plotseling wel van tijd- en reisbevrachtingen sprake is.

## B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

**6.21.** Over de rechten en plichten van partijen bij een bevrachtingsovereenkomst bestaan geen internationale verdragen. Aan een internationale eenmaking via een verdragsregeling wordt heden ten dage geen noodzaak gevoeld, nu ter zake wereldwijd contractvrijheid wordt gehuldigd en inmiddels in verregaande mate gebruik wordt gemaakt van internationaal gestandaardiseerde, op overleg tussen de betrokken sectoren berustende en de onderhandelingen aanzienlijk vergemakkelijkende<sup>58</sup> typecontracten, voorbereid door gezaghebbende organisaties als BIMCO.

<sup>52</sup> Zie Lyon-Caen, Ch. en Renault, L., *Traité de droit commercial*, V, Parijs, L.G.D.J., 1911, 486, nr. 624.

<sup>53</sup> *Parl.St.* Kamer, 1874-75, nr. 237, 2.

<sup>54</sup> Zie inz., m.b.t. de vracht, de Courcy, A., *Questions de droit maritime*, I, Parijs, A. Cotillon, 1877, 148.

<sup>55</sup> Zie over dit laatste Blauwboek 5.

<sup>56</sup> Zie *supra*, nr. 6.12.

<sup>57</sup> Zie nogmaals *supra*, nr. 6.12.

<sup>58</sup> Zie Hay An Kan, *Standaardcharters*, Leiden, van Doesburgh, 1932, 16.

**6.22.** Volledigheidshalve weze eraan herinnerd dat de internationale eenmaking van het recht m.b.t. bevrachtingen in de negentiende eeuw volle aandacht genoot. In 1866 zagen in dat verband de Regelen van Sheffield het licht<sup>59</sup>.

De befaamde handelsrechtcongressen van Antwerpen en Brussel van 1885 en 1888, tijdens welke de internationale eenmaking van het zeerecht voor het eerst stelselmatig ter hand werd genomen, streefden eveneens een akkoord over internationale regels over charterpartijen na<sup>60</sup>.

Vanaf het congres van Venetië in 1907 stond de internationale eenmaking van het bevrachtingsrecht op de agenda van het CMI. Er werd aanstalten gemaakt met de ontwikkeling van een *Code internationale de l'affrètement*, die echter strandde op het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Na de aanneming van de Regelen van Den Haag verdween het bevrachtingsrecht op de achtergrond<sup>61</sup>.

Vanaf 1969 werd de standaardisering van charterparty-bedingen onderzocht door UNCTAD. In dat verband kwam ook de mogelijke opstelling van een dwingend verdragsregime ter sprake<sup>62</sup>. Dergelijk regime zag echter nooit het licht. In 1979 en 1990 voerde UNCTAD naar charterpartijen en economisch en juridisch onderzoek uit.

In 1977 nam het CMI *Charter-party (Laytime) Definitions* aan. In 1993 publiceerde het CMI samen met BIMCO, FONASBA en INTERCARGO de *Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993 ("Voylayrules 93")*.

Ten slotte weze vermeld dat het publiekrechtelijke Scheepsregistratieverdrag 1986 de volgende definitie van de rompbevrachting geeft:

*"Bareboat charter" means a contract for the lease of a ship, for a stipulated period of time, by virtue of which the lessee has complete possession and control of the ship, including the right to appoint the master and crew of the ship, for the duration of the lease.*

**6.23.** Zoals hieronder nader toegelicht<sup>63</sup>, wordt de vervoerovereenkomst wel geregeld door een-gemaakt verdragsrecht. De Regelen van Den Haag, zowel als de Regelen van Hamburg en de Regelen van Rotterdam bevatten ter zake principieel dwingendrechtelijke bepalingen. Het begrip bevrachting of charterpartij wordt in deze verdragen wel gebruikt maar niet nader gedefinieerd; op vervoer dat louter onder een charterpartij verloopt, zijn bedoelde verdragen uitdrukkelijk niet van toepassing verklaard<sup>64</sup>.

**6.24.** Op Europees niveau is het vervoer onder charterpartij evenmin geregeld.

---

<sup>59</sup> Zie Lyon-Caen, Ch. en Renault, L., *Traité de droit commercial*, V, Parijs, L.G.D.J., 1911, 487, nr. 625 en de verwijzingen aldaar.

<sup>60</sup> Zie *Actes du congrès international de droit commercial de Bruxelles (1888)*, Brussel / Parijs, 1889, inz. de aangenomen resoluties op pp. 415-418. Tijdens het Antwerpse congres van 1885 werd minder resultaat geboekt.

<sup>61</sup> Voor een overzicht, zie Rodière TGDM AT I, 33, nr. 22.

<sup>62</sup> Zie o.m. *Report of the Secretary-General: survey of the work of international organizations in the field of transport law (A/CN.9/172)*, nrs. 29-31.

<sup>63</sup> Zie *infra*, nr. 6.249-250.

<sup>64</sup> De Regelen van Den Haag en Visby vermelden de term "charte-partie(s)" in art. 1 (b) en in art. 5. De Regelen van Hamburg vermelden het begrip in art. 2.3, 2.4 en 22.2. De Regelen van Rotterdam vermelden het in art. 6.1 (a), 6.2 (a), 7, en 76.2 (a) en (b). Het Passagiersverdrag vermeldt de term "charter party" in art. 1.5 (a).

De bevrachtingsovereenkomst kreeg wel aandacht bij de redactie van het EVO. Artikel 4.4 van dit verdrag bepaalt dat de bevrachting voor een enkele reis en iedere andere overeenkomst die hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft voor de toepassing van dit lid als een overeenkomst tot vervoer van goederen wordt beschouwd. In een arrest van 6 oktober 2009 lichtte het Hof van Justitie deze regel toe als volgt:

*33 Uit de letterlijke bewoordingen van deze laatste bepaling blijkt dat het verdrag niet alleen de bevrachting voor een enkele reis, maar ook andere overeenkomsten, voor zover zij hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreffen, gelijkstelt met overeenkomsten tot vervoer van goederen.*

*34 Een van de doelstellingen van die bepaling is dus om de werkingssfeer van de regel van internationaal privaatrecht die is opgenomen in artikel 4, lid 4, tweede volzin, van het verdrag, uit te breiden tot overeenkomsten die, hoewel zij naar nationaal recht als bevrachtingsovereenkomst zijn gekwalificeerd, hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreffen. Om vast te stellen of dit laatste het geval is, moet worden gekeken naar het doel van de contractuele verhouding, en bijgevolg naar alle verplichtingen van de partij die de kenmerkende prestatie verricht.*

*35 Bij een bevrachtingsovereenkomst verplicht de vervoerster, die een dergelijke prestatie verricht, zich er gewoonlijk toe om de bevrachter een vervoermiddel ter beschikking te stellen. Het is echter niet uitgesloten dat de verplichtingen van de vervoerster niet alleen betrekking hebben op het enkel ter beschikking stellen van het vervoermiddel, maar tevens op het eigenlijke vervoer van de goederen. In dat geval valt de betrokken overeenkomst binnen de werkingssfeer van artikel 4, lid 4, van het verdrag wanneer zij hoofdzakelijk het vervoer van de goederen betreft.*

*36 Het vermoeden van artikel 4, lid 4, tweede volzin, van het verdrag geldt echter alleen wanneer de vervoerster – gesteld dat hij als de vervoerder wordt aangemerkt – ten tijde van de sluiting van de overeenkomst zijn hoofdvestiging heeft in het land waar de plaats van inlading of lossing dan wel de hoofdvestiging van de verzender is gelegen.*

*37 Op basis van deze overwegingen dient op de eerste vraag en op het eerste deel van de tweede vraag te worden geantwoord dat artikel 4, lid 4, laatste volzin, van het verdrag in die zin moet worden uitgelegd dat het aanknopingscriterium van dit artikel 4, lid 4, tweede volzin, slechts van toepassing is op een bevrachtingsovereenkomst niet zijnde een overeenkomst tot bevrachting voor een enkele reis, wanneer de overeenkomst hoofdzakelijk niet de enkele terbeschikkingstelling van een vervoermiddel, maar het eigenlijke vervoer van de goederen betreft<sup>65</sup>.*

In de Rome I-Verordening is geen analoge bepaling opgenomen<sup>66</sup>. Dit laatste neemt uiteraard niet weg dat het IPR m.b.t. charterpartijen door deze Verordening wordt beheerst, en dat de uitwerking van Belgische nationale IPR-regelgeving ter zake dus niet aan de orde is.

## C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

### - DUITSLAND

**6.25.** Het Duitse *Handelsgesetzbuch* (HGB) regelde in de Afdeling "Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern" zowel de (bevrachtings)overeenkomsten betreffende een volledig schip of een deel van een schip als de overeenkomsten betreffende het vervoer van bepaalde goederen. § 556 HGB bepaalde ter zake:

<sup>65</sup> HvJ, 6 oktober 2009, C-133/08, Intercontainer Interfrigo SC (ICF).

<sup>66</sup> Vgl. Bonassies-Scapel, 512, nr. 755. In de inleidende overweging (22) van de Rome I-Verordening valt echter wel te lezen:

*Ten aanzien van de uitlegging van overeenkomsten voor het vervoer van goederen worden geen inhoudelijke wijzigingen overwogen met betrekking tot artikel 4, lid 4, derde zin, van het Verdrag van Rome. Bijgevolg moeten bevrachting voor een enkele reis en iedere andere overeenkomst, die hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, als overeenkomsten voor het vervoer van goederen worden behandeld.*

*Der Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern bezieht sich entweder*

- 1. auf das Schiff im ganzen oder einen verhältnismäßigen Teil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes oder*
- 2. auf einzelne Güter (Stückgüter).*

Het eerste type overeenkomst werd "Raumfrachtvertrag" of onnauwkeurig "Chartervertrag" genoemd, het tweede type overeenkomst "Stückgutvertrag". Het eerste is de oorspronkelijke contractvorm, het tweede is ontstaan met de lijnvaart. Beide contracten zijn verschijningsvormen van het "Seefrachtvertrag", dat zich van de scheepshuur of "Schiffsmiete" onderscheidt doordat een "Verfrachter" de goederen onder zijn hoede neemt en m.b.t. het vervoer een resultaatsverbintenis op zich neemt<sup>67</sup>.

Een reisbevrachting ("Reisecharter") is een typisch voorbeeld van een "Raumfrachtvertrag"<sup>68</sup>. Over een tijdbevrachting ("Zeitcharter") bestaat discussie, maar de meerderheidsopvatting in de rechtsleer is dat dergelijke bevrachting geen scheepshuur, maar een "Frachtvertrag" is, of toch een mengvorm, met nadruk op het laatste element<sup>69</sup>; Puttfarken ziet de tijdbevrachting "mehr oder weniger heimatlos in der Mitte", en stelt ook vast dat ze wordt "aufgespalten in 'Frachtcharter' und 'Mietcharter'"<sup>70</sup>. Hij pleit ervoor tussen de drie typische charterpartijen en het vervoer een duidelijk onderscheid te blijven maken<sup>71</sup>.

De rompbefrachtiging ("Bareboat-Charter") werd niet in het HGB geregeld, en wordt als een scheepshuur beschouwd<sup>72</sup>.

De rechtsleer noteert verder het bestaan van het "Mengenvertrag" en de "Slot-Charterparty"<sup>73</sup>.

**6.26.** Na de definitie van het "Frachtvertrag" in § 556 waren in de daaropvolgende paragrafen van het HGB (§ 557 tot 661) een groot aantal materiële regels neergelegd, waarbij sommige bepalingen enkel van toepassing waren op het "Raumfrachtvertrag", andere enkel op het "Stückgutfrachtvertrag", en de overige voor beide types overeenkomsten golden<sup>74</sup>.

Deze bepalingen zijn in principe van aanvullend recht. Enkel wanneer een cognossement was uitgegeven, kon de gelding van sommige bepalingen niet vooraf worden uitgesloten (§ 662)<sup>75</sup>. Artikel 6 van het *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch* (EGHGB) bepaalde wanneer § 662 in een internationale context van toepassing is.

**6.27.** De oude Duitse wettelijke bepalingen betreffende de bevrachtingsovereenkomst boden met het oog op de redactie van het nieuw Belgisch Scheepvaartwetboek weinig nuttige inspiratie. Ook de Duitse wetteksten waren inhoudelijk sterk verouderd. Over hun toepasselijkheid op de onderscheiden types bevrachtings- en vervoerovereenkomsten bestond controverse. De vaagheid van

---

<sup>67</sup> Zie Herber, 235-236.

<sup>68</sup> Herber, 238.

<sup>69</sup> Herber, 239-240 en 349; zie nader Rabe, 376-378, nrs. 7-11.

<sup>70</sup> Puttfarken, 156, nr. 394.

<sup>71</sup> Puttfarken, 158, nr. 399.

<sup>72</sup> Herber, R., *o.c.*, 239 en 347-348.

<sup>73</sup> Zie Herber, 240.

<sup>74</sup> Herber, R., *o.c.*, 237; ook Rabe, 380, nrs. 16-17.

<sup>75</sup> Zie ook Rabe, 375, nr. 1.

de wettelijke classificatie werd echter niet als erg storend ervaren, omdat in de praktijk veelal internationale standaardregelingen worden aangewend<sup>76</sup>.

**6.28.** Enigszins in afwijking van de systematiek die in 2009 werd voorgesteld door de expertengroep die de herziening van het Duitse zeerecht heeft voorbereid, werd in het zgn. *Referentenentwurf* van een nieuw maritiem wetboek van het Ministerie van Justitie uit 2011 uitgegaan van een basisonderscheid tussen de "Seefrachtverträge", waaronder het "Stückgutfrachtvertrag" en het "Reisefrachtvertrag" vallen, en de "Schiffsüberlassungsverträge", waartoe het "Schiffsmietvertrag" ("Bareboat-Charter") en het "Zeitchartervertrag" worden gerekend<sup>77</sup>.

In 2013 nam de Duitse Bondsdag de finale versie van de nieuwe wettekst aan. De uitvoerige regeling betreffende het "Stückgutfrachtvertrag" (§ 481 e.v.) wordt verderop weergegeven, in het onderdeel van voorliggend Blauwboek over de vervoerovereenkomst over zee<sup>78</sup>. I.v.m. de onderscheiden soorten charterpartijen luiden de nieuwe Duitse wetsbepalingen als volgt:

*Zweiter Titel*  
*Reisefrachtvertrag*

§ 527  
Reisefrachtvertrag

*(1) Durch den Reisefrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem bestimmten Schiff im Ganzen, mit einem verhältnismäßigen Teil eines bestimmten Schiffes oder in einem bestimmt bezeichneten Raum eines solchen Schiffes auf einer oder mehreren bestimmten Reisen über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern. Jede Partei kann die schriftliche Beurkundung des Reisefrachtvertrags verlangen.*

*(2) Auf den Reisefrachtvertrag sind die §§ 481 bis 511 und 513 bis 525 entsprechend anzuwenden, soweit die §§ 528 bis 535 nichts anderes bestimmen.*

§ 528  
Ladehafen. Ladeplatz

*(1) Der Verfrachter hat das Schiff zur Einnahme des Gutes an den im Reisefrachtvertrag benannten oder an den vom Befrachter nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennenden Ladeplatz hinzulegen.*

*(2) Ist ein Ladehafen oder ein Ladeplatz im Reisefrachtvertrag nicht benannt und hat der Befrachter den Ladehafen oder Ladeplatz nach Abschluss des Reisefrachtvertrags zu benennen, so muss er mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Ladehafen oder Ladeplatz auswählen.*

§ 529  
Anzeige der Ladebereitschaft

*(1) Der Verfrachter hat, sobald das Schiff am Ladeplatz zur Einnahme des Gutes bereit ist, dem Befrachter die Ladebereitschaft anzuzeigen. Hat der Befrachter den Ladeplatz noch zu benennen, kann der Verfrachter die Ladebereitschaft bereits anzeigen, wenn das Schiff den Ladehafen erreicht hat.*

---

<sup>76</sup> Herber, 237.

<sup>77</sup> Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts. Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz, [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be) en [www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be); zie voorts Czerwenka, B., "Der Referentenentwurf zur Reform des Seehandelsrechts", TransportR 2011, 249-262.

<sup>78</sup> Zie *infra*, nr. 6.259.

*(2) Die Ladebereitschaft muss während der am Ladeplatz üblichen Geschäftsstunden angezeigt werden. Wird die Ladebereitschaft außerhalb der ortsüblichen Geschäftsstunden angezeigt, so gilt die Anzeige mit Beginn der auf sie folgenden ortsüblichen Geschäftsstunde als zugegangen.*

#### § 530 Ladezeit. Überliegezeit

- (1) Mit dem auf die Anzeige folgenden Tag beginnt die Ladezeit.*  
*(2) Für die Ladezeit kann, sofern nichts Abweichendes vereinbart ist, keine besondere Vergütung verlangt werden.*  
*(3) Wartet der Verfrachter auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Ladezeit hinaus (Überliegezeit), so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Liegegeld). Macht der Empfänger nach Ankunft des Schiffes am Löschplatz sein Recht entsprechend § 494 Absatz 1 Satz 1 geltend, so schuldet auch er das Liegegeld, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.*  
*(4) Die Ladezeit und die Überliegezeit bemessen sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist. Bei der Berechnung der Lade- und Überliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge unter Einschluss der Sonntage und der Feiertage gezählt. Nicht in Ansatz kommt die Zeit, in der das Verladen des Gutes aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, unmöglich ist.*

#### § 531 Verladen

- (1) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Befrachter das Gut zu verladen. Die Verantwortung des Verfrachters für die Seetüchtigkeit des beladenen Schiffes bleibt unberührt.*  
*(2) Der Verfrachter ist nicht befugt, das Gut umzuladen.*

#### § 532 Kündigung durch den Befrachter

- (1) Der Befrachter kann den Reisefrachtvertrag jederzeit kündigen.*  
*(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter, wenn er einen Anspruch nach § 489 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 geltend macht, auch ein etwaiges Liegegeld verlangen.*

#### § 533 Teilbeförderung

- (1) Der Befrachter kann jederzeit verlangen, dass der Verfrachter nur einen Teil des Gutes befördert. Macht der Befrachter von diesem Recht Gebrauch, gebühren dem Verfrachter die volle Fracht, das etwaige Liegegeld sowie Ersatz der Aufwendungen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Ist der Verfrachter nach dem Reisefrachtvertrag berechtigt, mit demselben Schiff anstelle der nicht verladenen Frachstücke anderes Gut zu befördern, und macht er von diesem Recht Gebrauch, so ist von der vollen Fracht die Fracht für die Beförderung dieses anderen Gutes abzuziehen. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen. Unterbleibt die Beförderung der vollständigen Ladung aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, steht dem Verfrachter der Anspruch nach den Sätzen 2 bis 4 nur insoweit zu, als tatsächlich Gut befördert wird.*  
*(2) Verläßt der Befrachter das Gut nicht oder nicht vollständig innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird das Gut, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, nicht oder nicht*



*vollständig innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut verladen oder abgeladen werden soll. Wird das Gut bis zum Ablauf der Frist nur teilweise verladen oder abgeladen, kann der Verfrachter die bereits verladenen oder abgeladenen Frachstücke befördern und die Ansprüche nach Absatz 1 Satz 2 bis 4 geltend machen. § 490 Absatz 4 ist entsprechend anzuwenden.*

#### *§ 534 Kündigung durch den Verfrachter*

*(1) Verläßt der Befrachter kein Gut innerhalb der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit oder wird, wenn dem Befrachter die Verladung nicht obliegt, kein Gut innerhalb dieser Zeit abgeladen, so kann der Verfrachter den Vertrag nach Maßgabe des § 490 kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 in Verbindung mit § 532 Absatz 2 geltend machen.*

*(2) Der Verfrachter kann den Vertrag bereits vor Ablauf der Ladezeit und einer vereinbarten Überliegezeit nach Maßgabe des § 490 kündigen, wenn offensichtlich ist, dass das Gut nicht verladen oder abgeladen wird.*

#### *§ 535 Löschen*

*(1) Die §§ 528 bis 531 über Ladehafen und Ladeplatz, Anzeige der Ladebereitschaft, Ladezeit und Verladen sind entsprechend auf Löschhafen und Löschplatz, Anzeige der Löschbereitschaft, Löschzeit und Löschen anzuwenden. Abweichend von § 530 Absatz 3 Satz 2 schuldet der Empfänger jedoch auch dann Liegegeld wegen Überschreitung der Löschzeit, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes nicht mitgeteilt worden ist.*

*(2) Ist der Empfänger dem Verfrachter unbekannt, so ist die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu bewirken.*

### *Dritter Abschnitt Schiffsüberlassungsverträge*

#### *Erster Unterabschnitt Schiffsmiete*

#### *§ 553 Schiffsmietvertrag*

*(1) Durch den Schiffsmietvertrag (Bareboat Charter) wird der Vermieter verpflichtet, dem Mieter ein bestimmtes Seeschiff ohne Besatzung zu überlassen und ihm den Gebrauch dieses Schiffes während der Mietzeit zu gewähren.*

*(2) Der Mieter wird verpflichtet, die vereinbarte Miete zu zahlen. Die Miete ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu entrichten.*

*(3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Mieter den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Mieter kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Schiffsmietvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.*

§ 554  
Übergabe und Rückgabe des Schiffes. Instandhaltung

- (1) Der Vermieter hat dem Mieter das Schiff zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu übergeben.
- (2) Der Mieter hat das Schiff während der Mietzeit in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Nach Beendigung des Mietverhältnisses ist er verpflichtet, das Schiff in demselben Zustand unter Berücksichtigung der Abnutzung infolge vertragsgemäßen Gebrauchs zurückzugeben.

§ 555  
Sicherung der Rechte des Vermieters

*Der Mieter hat die Rechte des Vermieters gegenüber Dritten für den Vermieter zu sichern.*

§ 556  
Kündigung

*Ein auf unbestimmte Zeit eingegangenes Mietverhältnis kann spätestens am ersten Werktag einer Woche zum Ablauf des folgenden Sonnabends gekündigt werden. Ist die Miete nach Monaten oder längeren Zeitabschnitten bemessen, ist die ordentliche Kündigung zum Ablauf eines Kalendervierteljahrs zulässig.*

Zweiter Unterabschnitt  
Zeitcharter

§ 557  
Zeitchartervertrag

- (1) Durch den Zeitchartervertrag wird der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen.
- (2) Der Zeitcharterer wird verpflichtet, die vereinbarte Zeitfracht zu zahlen.
- (3) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten, wenn der Zeitcharterer den Vertrag abschließt, um das Schiff zum Erwerb durch Seefahrt zu betreiben. Betreibt der Zeitcharterer kein Handelsgewerbe im Sinne von § 1 Absatz 2 und ist seine Firma auch nicht nach § 2 in das Handelsregister eingetragen, so sind in Ansehung des Zeitchartervertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.

§ 558  
Beurkundung

*Jede Partei des Zeitchartervertrags kann die schriftliche Beurkundung dieses Vertrags verlangen.*

§ 559  
Bereitstellung des Schiffes

- (1) Das Schiff ist dem Zeitcharterer zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Ort in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand bereitzustellen.
- (2) Ist vereinbart, dass das Schiff zu einem bestimmten Termin oder innerhalb einer bestimmten Frist bereitgestellt werden soll, so kann der Zeitcharterer ohne Fristsetzung vom Vertrag zurücktreten, wenn die Vereinbarung nicht erfüllt wird oder offensichtlich ist, dass sie nicht erfüllt werden wird.

## § 560

### Erhaltung des vertragsgemäßen Zustands des Schiffes

*Der Zeitvercharterer hat das Schiff während der Dauer des Zeitchartervertrags in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Er hat insbesondere dafür zu sorgen, dass das Schiff seetüchtig und, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, ladungstüchtig ist.*

## § 561

### Verwendung des Schiffes

- (1) Der Zeitcharterer bestimmt über die Verwendung des Schiffes. Er ist verpflichtet, mit der gebotenen Sorgfalt einen sicheren Hafen oder Liegeplatz auszuwählen, wenn er den Zeitvercharterer anweist, einen bestimmten Hafen oder Liegeplatz anzulaufen.*
- (2) Der Zeitvercharterer ist für die Führung und die sonstige Bedienung des Schiffes verantwortlich.*
- (3) Der Zeitcharterer ist berechtigt, das Schiff an einen Dritten zu verchartern.*

## § 562

### Unterrichtungspflichten

*Zeitvercharterer und Zeitcharterer sind verpflichtet, sich gegenseitig über alle das Schiff und die Reisen betreffenden Umstände von Bedeutung zu unterrichten.*

## § 563

### Verladen und Löschen

- (1) Der Zeitcharterer hat, wenn das Schiff zur Beförderung von Gütern verwendet wird, diese zu verladen und zu löschen.*
- (2) Der Zeitvercharterer hat dafür zu sorgen, dass die Verladung die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht beeinträchtigt.*

## § 564

### Kosten für den Betrieb des Schiffes

- (1) Der Zeitvercharterer hat die fixen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere die Kosten der Besatzung, Ausrüstung, Unterhaltung und Versicherung des Schiffes.*
- (2) Der Zeitcharterer hat die variablen Kosten des Schiffsbetriebs zu tragen, insbesondere Hafengebühren, Lotsengelder, Schlepperhilfen und Prämien für eine weiter gehende Versicherung des Schiffes. Der Zeitcharterer hat ferner den für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Treibstoff in handelsüblicher Qualität zu beschaffen.*

## § 565

### Zeitfracht

- (1) Die Zeitfracht ist mangels anderer Vereinbarung halbmonatlich im Voraus zu zahlen.*
- (2) Die Pflicht zur Zahlung der Zeitfracht entfällt für die Zeit, in der das Schiff infolge von Mängeln oder sonstigen Umständen, die dem Risikobereich des Zeitvercharterers zuzurechnen sind, dem Zeitcharterer nicht zur vertragsgemäßen Verwendung zur Verfügung steht. Ist die vertragsgemäße Verwendung des Schiffes gemindert, ist eine angemessen herabgesetzte Zeitfracht zu zahlen.*

§ 566  
Pfandrecht des Zeitvercharterers

(1) Der Zeitvercharterer hat für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den an Bord des Schiffes befindlichen Sachen einschließlich des Treibstoffs, soweit diese Sachen im Eigentum des Zeitcharterers stehen. Die für den gutgläubigen Erwerb des Eigentums geltenden §§ 932, 934 und 935 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind nicht anzuwenden.

(2) Der Zeitvercharterer hat ferner für seine Forderungen aus dem Zeitchartervertrag ein Pfandrecht an den Forderungen des Zeitcharterers aus von diesem abgeschlossenen Fracht- und Unterzeitcharterverträgen, die mit dem Schiff erfüllt werden. Der Schuldner der Forderung kann, sobald er Kenntnis von dem Pfandrecht hat, nur an den Zeitvercharterer leisten. Er ist jedoch zur Hinterlegung berechtigt, solange ihm der Zeitcharterer das Pfandrecht nicht anzeigt.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 hat der Zeitvercharterer kein Pfandrecht für künftige Entschädigungsforderungen sowie für nicht fällige Ansprüche auf Zeitfracht.

§ 567  
Pflichtverletzung

Verletzt eine Partei des Zeitchartervertrags eine Pflicht aus diesem Vertrag, so bestimmen sich die Rechtsfolgen nach den allgemeinen für Schuldverhältnisse geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs, soweit nicht in diesem Unterabschnitt etwas anderes bestimmt ist.

§ 568  
Zurückbehaltungsrecht

Der Zeitvercharterer kann die von ihm geschuldeten Leistungen, einschließlich der Einnahme von Gut und der Ausstellung von Konnossementen, verweigern, solange der Zeitcharterer einen fälligen Anspruch auf Zeitfracht nicht erfüllt.

§ 569  
Rückgabe des Schiffes

(1) Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses hat der Zeitcharterer das Schiff am vereinbarten Ort zurückzugeben.

(2) Wird das Vertragsverhältnis durch eine außerordentliche Kündigung beendet, so hat der Zeitcharterer abweichend von Absatz 1 das Schiff dort zurückzugeben, wo es sich in dem Zeitpunkt befindet, in dem die Kündigung wirksam wird. Die Partei, die den Grund für die außerordentliche Kündigung zu vertreten hat, hat jedoch der anderen Partei den durch die vorzeitige Beendigung des Vertragsverhältnisses entstandenen Schaden zu ersetzen.

- ENGELAND

**6.29.** Het Engels recht kent de algemene categorie van het "contract of affreightment", dat als volgt wordt gedefinieerd:

*When a shipowner, or person having for the time being as against the shipowner the right to make such an agreement, agrees to carry goods by sea, or to furnish a ship for the purpose of so carrying goods, in return for a sum of money to be paid to him, such a contract is called a contract of affreightment (or a contract for the carriage of goods by sea) and the sum to be paid is usually called freight<sup>79</sup>.*

---

<sup>79</sup> Scrutton, 1, nr. A1; vgl. Wilson, 3.

Binnen deze categorie van "contracts of affreightment" wordt een onderscheid gemaakt tussen vervoer onder cognossement ("bill of lading") enerzijds, en vervoer onder charterpartij ("charter-party") anderzijds<sup>80</sup>.

Een charterpartij wordt in algemene zin gedefinieerd als "a contract between the charterer and the shipowner, by which the former hires from the latter the use of the ship"<sup>81</sup>.

Cognossementen worden wettelijk geregeld in de *Carriage of Goods by Sea Act* van 1971 en deze van 1992<sup>82</sup>, daar waar charterpartijen in de wetgeving in het geheel niet worden geregeld en partijen een volledige contractvrijheid genieten. Desalniettemin is het Engelse recht i.v.m. charterpartijen erg sterk ontwikkeld, zoniet internationaal dominant. Vele standaardcharterpartijen verklaren het Engels recht van toepassing en voorzien in rechterlijke of meestal arbitrale bevoegdheid te Londen. De Engelse rechtspraak en rechtsleer ter zake is, anders dan op het continent, overvloedig. Maar met het oog op de redactie van Belgische wetsbepalingen over charterpartijen kan dus niet op een Engels voorbeeld worden teruggevallen.

#### - FRANKRIJK

**6.30.** De Franse *Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes n° 66-420*, waarvan de bepalingen inmiddels werden geïntegreerd in de nieuwe *Code des transports*, regelde in Titel I de bevrachtingsovereenkomsten, en in Titel II de vervoerovereenkomsten<sup>83</sup>.

De grote innovatie van deze door Rodière voorbereide wet was de duidelijke onderscheiding tussen de bevrachtingsovereenkomst en de vervoerovereenkomst<sup>84</sup>, welke in de *Code de commerce* en de eerdere *Ordonnance de la Marine* nog niet werd gemaakt<sup>85</sup>. Op vraag van de Franse reders regelde de wet voor het eerst de rompbevrachting als een afzonderlijke vorm van bevrachting<sup>86</sup>.

De relevante bepalingen van de thans vigerende *Code des transports* luiden als volgt:

---

<sup>80</sup> Zie en vgl. o.m. Baughen, 8-10; Chorley-Giles, 165 en 174-180; Scrutton, 1, nr. A1; Wilson, 3-8.

<sup>81</sup> Zie o.m. Chorley-Giles, 174. Vgl. Baughen, lvii, waar de "Charterparty" als volgt wordt gedefinieerd:

*A contract for the carriage of goods for a particular voyage (voyage charter), or a contract for the use of the vessel for a set period of time (time charter), or a contract which is a hybrid of these two forms (trip charter). If the charterer provides its own crew, the charter is a bareboat or demise charter.*

<sup>82</sup> Zie *infra*, nr. 6.268.

<sup>83</sup> Voor deze laatste bepalingen, zie *infra*, nr. 6.275.

<sup>84</sup> Rodière TGDM AT I, 16, nr. 9; zie ook *ibid.*, 28-31, nr. 19 over de totstandkoming van de wet.

<sup>85</sup> Over dit laatste, zie *supra*, nr. 6.12.

<sup>86</sup> Rodière TGDM AT I, 13, nr. 6.

*Cinquieme Partie : Transport et navigation maritimes*

*[...]*

*Livre IV : Le transport maritime*

*[...]*

*Titre II : Les contrats relatifs a l'exploitation du navire*

*[...]*

*Chapitre III: L'affrètement*

*Section 1: Dispositions générales*

**Article L5423-1**

*Par le contrat d'affrètement, le frèteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.*

*Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.*

**Article L5423-2**

*Lorsque des contrats d'affrètement à temps, des contrats d'affrètement coque nue sont conclus ou que des délégations de fret sont consenties pour une durée supérieure à un an, ces actes sont écrits.*

*Il en est de même si cette durée peut être atteinte par prorogation.*

*L'acte comporte les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire.*

**Article L5423-3**

*Le frèteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.*

**Article L5423-4**

*Les actions nées du contrat d'affrètement se prescrivent par un an.*

**Article L5423-5**

*L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance.*

**Article L5423-6**

*Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le frèteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.*

**Article L5423-7**

*Le frèteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.*

*Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le frèteur et le sous-affréteur.*

*Section 2: L'affrètement coque nue*

**Article L5423-8**

*Par le contrat d'affrètement coque nue, le frèteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini.*

Article L5423-9

*L'affrèteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.*

*Section 3: L'affrètement à temps*

Article L5423-10

*Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire armé, pour un temps défini.*

Article L5423-11

*Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par voie réglementaire.*

*Toutefois, il n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.*

Article L5423-12

*L'affrèteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.*

*Section 4: L'affrètement au voyage*

Article L5423-13

*Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met à la disposition de l'affrèteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.*

Article L5423-14

*Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues par la charte-partie.*

*Il se libère de cette responsabilité en établissant, soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.*

**6.31.** Verder zijn bepalingen over de bevrachtingsovereenkomst opgenomen in het *Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*, dat nog steeds van kracht is, en waarvan de relevante bepalingen luiden als volgt:

*Affrètement du navire.*

Article 1

*Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du titre Ier de la loi susvisée du 18 juin 1966 et celles du présent titre.*

Article 2

*L'affrètement est prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties.*

*Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute.*

Article 3

*Si le fréteur n'est point payé lors du déchargement des marchandises, il ne peut les retenir dans son navire, mais il peut les consigner en mains tierces et les faire vendre, sauf à l'affrèteur à fournir caution.*

*La consignation est autorisée par ordonnance sur requête ; la vente par ordonnance de référé.*

#### Article 4

*Le délai de prescription des actions nées des contrats d'affrètement court :*

*Pour l'affrètement au voyage, depuis le débarquement complet de la marchandise ou l'événement qui a mis fin au voyage :*

*Pour l'affrètement à temps et pour l'affrètement "coque nue", depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution :*

*Pour le sous-affrètement, dans les conditions réglées ci-dessus selon que le sous-affrètement est au voyage ou à temps.*

#### *Affrètement au voyage.*

#### Article 5

*La charte-partie au voyage énonce :*

*1° Les éléments d'individualisation du navire ;*

*2° Les noms du fréteur et de l'affréteur ;*

*3° L'importance et la nature de la cargaison ;*

*4° Les lieux de chargement et de déchargement ;*

*5° Les temps prévus pour le chargement et le déchargement ;*

*6° Le taux du fret.*

#### Article 6

*Le fréteur s'oblige :*

*1° A présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie ;*

*2° A faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie.*

#### Article 7

*Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.*

#### Article 8

*L'affréteur doit mettre à bord la quantité de marchandises énoncée par la charte-partie. A défaut, il paie néanmoins le fret prévu pour cette quantité.*

#### Article 9

*L'affréteur doit charger et décharger la marchandise. Il y procède dans les délais alloués par la charte-partie.*

*Si celle-ci établit distinctement un délai pour le chargement et un délai pour le déchargement, ces délais ne sont pas réversibles et doivent être décomptés séparément.*

#### Article 10

*Le point de départ et la computation des jours de planche sont réglés suivant l'usage du port où ont lieu les opérations et, à défaut, suivant les usages maritimes.*

#### Article 11

*En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit des surestaries qui sont considérées comme un supplément du fret.*

#### Article 12

*Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays pour lequel il est destiné ou tout autre événement de force majeure qui rend impossible l'exécution du voyage.*



#### Article 13

*L'affrèteur peut résilier le contrat avant tout commencement de chargement. Il doit, en pareil cas, une indemnité correspondant au préjudice subi par le frèteur et au plus égale au montant du fret.*

#### Article 14

*S'il existe un cas de force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.*

*Elles subsistent également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret si la force majeure arrive pendant le voyage.*

*L'affrèteur peut décharger la marchandise à ses frais et doit le fret entier.*

#### Article 15

*Dans le cas d'empêchement durable d'entrée dans le port, le capitaine doit obéir aux ordres donnés d'un commun accord par le frèteur et l'affrèteur ou, à défaut, se rendre dans un port voisin où il pourra décharger.*

#### Article 16

*En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route pour effet d'un événement non imputable au frèteur, l'affrèteur doit le fret de distance.*

#### Article 17

*En cours de route, l'affrèteur peut faire décharger la marchandise mais doit payer le fret entier stipulé pour le voyage ainsi que les frais entraînés par l'opération.*

*Cette faculté n'existe que si le navire fait l'objet d'un seul affrètement.*

#### *Affrètement à temps.*

#### Article 18

*La charte-partie énonce :*

*1° Les éléments d'individualisation du navire ;*

*2° Les noms du frèteur et de l'affrèteur ;*

*3° Le taux du fret ;*

*4° La durée du contrat.*

#### Article 19

*Le frèteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant la durée du contrat le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie.*

#### Article 20

*Le frèteur conserve la gestion nautique du navire.*

#### Article 21

*La gestion commerciale du navire appartient à l'affrèteur.*

*Tous les frais inhérents à cette exploitation commerciale du navire sont à sa charge, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire, d'une qualité propre à assurer le bon fonctionnement des appareils.*

#### Article 22

*Le capitaine doit obéir, dans les limites tracées par la charte-partie, aux instructions que lui donne l'affrèteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire.*

#### Article 23

*Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affrèteur dans les conditions du contrat.  
Il est payable par mensualité et d'avance.  
Il n'est pas acquis à tout événement.*

#### Article 24

*Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si du moins l'immobilisation du navire dépasse vingt-quatre heures.*

*Affrètement "coque nue".*

#### Article 25

*Le frèteur s'oblige à présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné.*

#### Article 26

*Le frèteur a la charge des réparations et des remplacements dus au vice propre du navire.  
Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre, aucun loyer n'est dû pendant l'immobilisation, si celle-ci dépasse vingt-quatre heures.*

#### Article 27

*L'affrèteur peut utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale.  
Il a l'usage du matériel et des équipements du bord, à charge d'en restituer en fin de contrat la même quantité de la même qualité.*

#### Article 28

*Sont à la charge de l'affrèteur l'entretien du navire et les réparations et remplacements autres que ceux visés à l'article 26.  
L'affrèteur recrute l'équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes. Il supporte tous les frais d'exploitation. Il assure le navire.*

#### Article 29

*L'affrèteur doit restituer le navire en fin de contrat dans l'état où il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des appareils.*

#### Article 30

*En cas de retard dans la restitution du navire, sauf preuve par le frèteur d'un préjudice plus élevé, l'affrèteur doit une indemnité calculée pendant les quinze premiers jours sur le prix du loyer et postérieurement sur le double de ce prix.*

De artificiële opsplitsing van de Franse regelgeving tussen een wet en een uitvoeringsdecreet, behoort uiteraard niet in België te worden nagevolgd.

**6.32.** De Franse rechtsleer inzake bevrachtingsovereenkomsten blijft beperkt tot een bespreking van de basisverplichtingen van vervoerster en bevrachter<sup>87</sup>. Aangezien bevrachtingsovereenkomsten bijna zonder uitzondering een arbitragebeding bevatten, bestaat terzake nauwelijks Franse

---

<sup>87</sup> Zie en vgl. Bonassies-Scapel, 499 e.v., nrs. 741 e.v.; Remond-Gouilloud, 302 e.v., nrs. 466 e.v.; Vialard, 329 e.v., nrs. 386 e.v.

rechtspraak<sup>88</sup>. Dit neemt niet weg dat de Franse wetgevende oefening, zoals aangegeven, in België aandacht verdient.

- LUXEMBURG

**6.33.** In de *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* zijn publiekrechtelijke bepalingen i.v.m. de rompbefrachtingsregistratie opgenomen, maar komt geen privaatrechtelijke regeling omtrent het bevrachtingscontract voor.

- NEDERLAND

**6.34.** De Nederlandse wetgeving volgt weer een andere systematiek. Kenmerkend is dat de Nederlandse wetgever tijd- en reisbevrachtingen als vervoerovereenkomsten<sup>89</sup> beschouwt, en dat deze vormen van bevrachting geen afzonderlijke regeling meer kennen<sup>90</sup>. Tijd- en reisbevrachting wordt gezien als species van het genus vervoer<sup>91</sup>; de vervoer- en de bevrachtingsovereenkomst zijn beide "exploitatie-overeenkomsten". Toch is bevrachting en vervoer niet hetzelfde; vervoer gaat uitsluitend over de verplaatsing van goederen; niet het schip staat centraal; vervoer (onder cognossement) is dwingend geregeld<sup>92</sup>.

Aangezien de bepalingen van Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek betreffende de bevrachtingsovereenkomsten verweven zijn met deze over de vervoerovereenkomst, worden hieronder beide weergegeven<sup>93</sup>:

*Titel 5. Exploitatie*  
*Afdeling 1. Algemene bepalingen*

Artikel 360

1. De reder is naast een rompbefrachter met deze hoofdelijk aansprakelijk uit een deze laatste bindende rechtshandeling, die rechtstreeks strekt tot het in bedrijf brengen of houden van het schip. Onder rechtshandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.
2. Het eerste lid is niet van toepassing indien aan degenen, met wie de daar genoemde rechtshandeling wordt verricht, kenbaar is gemaakt, dat de rompbefrachter de reder niet vermag te binden dan wel deze derde wist, of zonder eigen onderzoek moest weten, dat het in het eerste lid bedoelde doel werd overschreden.
3. Het eerste lid is niet van toepassing ten aanzien van vervoerovereenkomsten, overeenkomsten tot het verrichten van arbeid met de bemanning aangegaan en overeenkomsten als genoemd in afdeling 4 van titel 5 of afdeling 4 van titel 10.
4. Het eerste lid is niet van toepassing, wanneer aan de reder de feitelijke macht over het schip door een ongeoorloofde handeling was ontnomen en bovendien de schuldeiser niet te goeder trouw was.

---

<sup>88</sup> Remond-Gouilloud, 328, nr. 507.

<sup>89</sup> Op te merken valt dat art. 8:20 NBW de vervoerovereenkomst in algemene zin definieert als "de overeenkomst, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt zaken te vervoeren". De algemene, aan het begin van het Boek opgenomen wettelijke regeling van de vervoerovereenkomst, waar ook deze definitie deel van uitmaakt, geldt slechts "ten aanzien van niet elders in dit boek geregelde overeenkomsten van goederenvervoer" (art. 8:32).

<sup>90</sup> Voor een algemene situering, zie Boonk, 5 en 13-15 en Cleton, 127-129.

<sup>91</sup> Haak-Zwitsers-Blom, 140.

<sup>92</sup> Haak-Zwitsers-Blom, 140.

<sup>93</sup> Voor de bepalingen betreffende passagiersvervoer, zie evenwel *infra*, nr. 6.417. M.b.t. bevrachting in de binnenvaart, zie *infra*, nr. 6.512 e.v.

5. Hij, die loodsgelden, kanaal- of havengelden dan wel andere scheepvaartrechten voldoet ten behoeve van de reder, een rompbewrachter, een tijdbewrachter of de kapitein dan wel enige andere schuldenaar daarvan, wordt van rechtswege gesubrogeerd in de rechten van de schuldeiser van deze vorderingen.

#### Artikel 361

1. Onder "exploitatie-overeenkomsten" worden verstaan: de bewrachtingen van het schip en de overeenkomsten tot vervoer van zaken of personen met het schip.

2. Onder "keten der exploitatie-overeenkomsten" worden verstaan: de exploitatie-overeenkomsten gerangschikt:

a. wat betreft bewrachtingen: te beginnen met een mogelijkernijs aangegane rompbewrachting en vervolgens in de volgorde, waarin de bewrachters hun bevoegdheid over het schip te beschikken van elkaar afleiden.

b. wat betreft vervoerovereenkomsten, die geen bewrachting zijn: te beginnen met de vervoerovereenkomst aangegaan door een vervoerder, die de beschikking heeft over het schip of een gedeelte daarvan, en te eindigen met de vervoerovereenkomst aangegaan tussen een vervoerder met het schip en zijn wederpartij, die niet wederom op haar beurt vervoerder met het schip is.

3. Voor de toepassing van de artikelen 361 tot en met 366 wordt een reiziger aangemerkt als partij bij de te zijnen aanzien gesloten vervoerovereenkomst.

4. In de artikelen 361 tot en met 366 worden onder beschadiging mede begrepen niet-aflevering, geheel of gedeeltelijk verlies, waardevermindering en vertraagde aflevering en wordt onder letsel mede begrepen vertraagde ontschepping.

#### Artikel 362

Indien een partij bij een exploitatie-overeenkomst door haar wederpartij daarbij terzake van een bij de exploitatie van het schip ontstane schade buiten overeenkomst wordt aangesproken, dan is zij jegens die wederpartij niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn op grond van de door hen gesloten overeenkomst.

#### Artikel 363

Indien een partij bij een exploitatie-overeenkomst terzake van een bij de exploitatie van het schip ontstane schade buiten overeenkomst wordt aangesproken door een andere partij bij een dusdanige overeenkomst, dan is zij tegenover deze niet verder aansprakelijk dan zij dit zou zijn als ware zij wederpartij bij de exploitatie-overeenkomst, die is aangegaan door degenen die haar aanspreekt en die in de keten der exploitatie-overeenkomsten tussen haar en deze laatste ligt.

#### Artikel 364

1. Wordt een reder of een bewrachter van een schip, dan wel een vervoerder met een schip terzake van dood of letsel van een persoon of terzake van beschadiging van een zaak, buiten overeenkomst aangesproken door iemand die geen partij is bij een exploitatie-overeenkomst, dan is hij tegenover deze niet verder aansprakelijk dan hij uit overeenkomst zou zijn.

2. Was met betrekking tot de persoon of zaak een vervoerovereenkomst afgesloten en is de schade ontstaan in het tijdvak waarin een vervoerder met het schip als zodanig daarvoor aansprakelijk is, dan geldt als overeenkomst, bedoeld in lid 1, de laatste in de keten der exploitatie-overeenkomsten met betrekking tot die persoon of zaak aangegaan.

3. Was de persoon of zaak aan boord van het schip op grond van een overeenkomst met een partij bij een exploitatie-overeenkomst, doch is het vorige lid niet van toepassing, dan geldt de eerst bedoelde overeenkomst als overeenkomst bedoeld in lid 1.

4. Was de persoon of zaak buiten overeenkomst aan boord, dan geldt een vervoerovereenkomst als overeenkomst bedoeld in lid 1.

5. De aansprakelijkheid bedoeld in lid 1, is voor de toepassing van de leden 2 en 4 die van een vervoerder, en voor de toepassing van lid 3 die van de aldaar genoemde partij.

#### Artikel 365

*Wordt een vordering als genoemd in de artikelen 362 tot en met 364 buiten overeenkomst ingesteld tegen een ondergeschikte van een partij bij een exploitatieovereenkomst en kan die partij ter afwering van haar aansprakelijkheid voor de gedraging van de ondergeschikte een verweermiddel jegens de eiser ontfangen aan de overeenkomst waardoor haar aansprakelijkheid in gevolge die artikelen wordt beheerst, dan kan ook de ondergeschikte dit verweermiddel inroepen, als ware hijzelf bij de overeenkomst partij.*

#### Artikel 366

*Het totaal van de bedragen verhaalbaar op een derde, die partij is bij een exploitatie-overeenkomst, en zijn ondergeschikten, al dan niet gezamenlijk met het bedrag verhaalbaar op de wederpartij van degenen, die de in de artikelen 363 of 364 genoemde vordering instelde en haar ondergeschikten, mag, behoudens in geval van schade ontstaan uit eigen handeling of nalaten van de aangesprokene, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien, niet overtreffen het totaal, dat op grond van de door hen ingeroepen overeenkomst is verschuldigd.*

### *Afdeling 2. Overeenkomst van goederenvervoer over zee*

#### Artikel 370

- 1. De overeenkomst van goederenvervoer in de zin van deze titel is de overeenkomst van goederenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt aan boord van een schip zaken uitsluitend over zee te vervoeren.*
- 2. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat deze beide wateren bevaart, wordt als vervoer over zee beschouwd, tenzij het varen van dit schip over zee kennelijk ondergeschikt is aan het varen over binnenwateren, in welk geval dit varen als varen over binnenwateren wordt beschouwd.*
- 3. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat zonder eigen beweegkracht deze beide wateren bevaart, wordt beschouwd als vervoer over zee voor zover, met inachtneming tevens van het tweede lid van dit artikel, het varen van het beweegkracht overbrengende schip als varen over zee wordt beschouwd. Voor zover dit niet het geval is, wordt het als vervoer over binnenwateren beschouwd.*
- 4. Deze afdeling is niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoer van poststukken ter uitvoering van de universele postdienst bedoeld in de Postwet 2009 of onder een internationale postovereenkomst. Onder voorbehoud van artikel 510 is deze afdeling niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoeren van bagage.*

#### Artikel 371

- 1. Onder gewijzigd Verdrag wordt in dit artikel verstaan het Verdrag van 25 augustus 1924 ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement (Trb. 1953, 109) met inbegrip van de bepaling voorkomend in onderdeel 1 van het daarbij behorende Protocol van ondertekening, zoals dat Verdrag is gewijzigd bij het te Brussel op 23 februari 1968 ondertekende Protocol (**Trb.** 1979, 26) en als verder gewijzigd bij het te Brussel op 21 december 1979 ondertekende Protocol (**Trb.** 1985, 122).*
- 2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder verdragsstaat verstaan een staat, welke partij is bij het gewijzigd Verdrag.*
- 3. De artikelen 1 tot en met 9 van het gewijzigd Verdrag worden toegepast op elk cognossement, dat betrekking heeft op vervoer van zaken tussen havens in twee verschillende staten, indien:*
  - a. het cognossement is uitgegeven in een verdragsstaat, of*
  - b. het vervoer plaats vindt vanuit een haven in een verdragsstaat, of*
  - c. de overeenkomst, die in het cognossement is vervat of daaruit blijkt, bepaalt, dat op die overeenkomst toepasselijk zijn de bepalingen van het gewijzigd Verdrag of van enigerlei wetgeving, welke die verdragsbepalingen van kracht verklaart of in andere vorm of bewoordingen heeft overgenomen, ongeacht de nationaliteit van het schip, de vervoerder, de afzender, de geadresseerde of van iedere andere betrokken persoon.*

#### Artikel 372

*Deze afdeling laat de titels 7 en 12 van dit boek onverlet.*

#### Artikel 373

*1. Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip, dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbevrachting, geheel of gedeeltelijk en al dan niet op tijdbasis (tijdbevrachting of reisbevrachting) ter beschikking stelt van de afzender.*

*2. Onder "vervrachter" is in deze afdeling de in het eerste lid genoemde vervoerder, onder "bevrachter" de aldaar genoemde afzender te verstaan.*

#### Artikel 374

*De wetsbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op terbeschikkingstelling van een schip, anders dan bij wijze van rompbevrachting, niet van toepassing.*

#### Artikel 375

*1. Bij eigendomsovergang van een tevoren vervracht, al dan niet teboekstaand, schip op een derde volgt deze in alle rechten en verplichtingen van de vervrachter op, die nochtans naast de nieuwe eigenaar aan de overeenkomst gebonden blijft.*

*2. Rechten en verplichtingen, welke vóór de eigendomsovergang opeisbaar zijn geworden, gaan op de derde niet over.*

#### Artikel 376

[Vervallen per 01-01-1992]

#### Artikel 377

*In deze titel wordt ondervervoerovereenkomst onder cognossement verstaan de vervoerovereenkomst neergelegd in een cognossement dan wel enig soortgelijk document dat een titel vormt voor het vervoer van zaken over zee; eveneens wordt er onder verstaan de vervoerovereenkomst neergelegd in een cognossement of soortgelijk document als genoemd, dat is uitgegeven uit hoofde van een charterpartij, van het ogenblik af waarop dit cognossement of soortgelijk document de verhouding tussen de vervoerder en de houder van het cognossement beheerst.*

#### Artikel 378

*De vervoerder is verplicht ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren en wel in de staat, waarin hij hen heeft ontvangen.*

#### Artikel 379

*Onverminderd artikel 378 is de vervoerder verplicht ten vervoer ontvangen zaken zonder vertraging te vervoeren.*

#### Artikel 380

*1. In geval van tijdbevrachting is de vervrachter verplicht de kapitein opdracht te geven binnen de grenzen door de overeenkomst gesteld de orders van de bevrachter op te volgen. De vervrachter staat er voor in, dat de kapitein de hem gegeven opdracht nakomt.*

*2. De bevrachter staat er voor in, dat het schip de plekken of plaatsen, waarheen hij het ter inlading, lossing of anderszins op grond van het eerste lid beveelt te gaan, veilig kan bereiken, innemen en verlaten. Indien deze plekken of plaatsen blijken niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de kapitein, door de hem gegeven orders op te volgen, onredelijk handelde.*

3. Onverminderd artikel 461 wordt de bevrachter mede verbonden door en kan hij rechten ontleen aan een rechtsbehandeling, die de kapitein ingevolge het eerste lid van dit artikel verricht. Onder rechtsbehandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.

#### Artikel 381

1. Onder een vervoerovereenkomst onder *cognossement* is de vervoerder verplicht vóór en bij de aanvang van de reis redelijke zorg aan te wenden voor:

- a. het zeewaardig maken van het schip;
- b. het behoorlijk bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;
- c. het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin zaken worden geladen, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

2. Onder een vervoerovereenkomst onder *cognossement* is de vervoerder, behoudens de artikelen 383, 388, 414 vierde lid en 423, verplicht de zaken behoorlijk en zorgvuldig te laden, te behandelen, te stuwten, te vervoeren, te bewaren, te verzorgen en te lossen.

#### Artikel 382

1. Nietig is ieder beding in een vervoerovereenkomst onder *cognossement*, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot zaken voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen in de artikelen 381, 399, 411, 414 eerste lid, 492, 493 of in artikel 1712 voorzien of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in deze afdeling of in de artikelen 361 tot en met 366 is voorzien. Een beding, krachtens hetwelk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt of elk ander beding van dergelijke strekking, wordt aangemerkt als te zijn gemaakt teneinde de vervoerder van zijn aansprakelijkheid te ontheffen.

2. Niettegenstaande het eerste lid is een beding, als daar genoemd, geldig mits het betreft:

- a. een geoorloofd beding omtrent *avarij-grosse*;
- b. levende dieren;
- c. zaken, die feitelijk op het dek worden vervoerd mits deze in het *cognossement* als *deklading* zijn opgegeven.

#### Artikel 383

1. Onder een vervoerovereenkomst onder *cognossement* is noch de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verliezen of schaden, voortgevloeid of ontstaan uit onzeewaardigheid, tenzij deze is te wijten aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk te bemannen, uit te rusten of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin de zaken worden geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, zodat zij kunnen dienen tot het bergen, het vervoeren en het bewaren van de zaken, alles overeenkomstig het eerste lid van artikel 381. Telkens als verlies of schade is ontstaan uit onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van het aangevend zijn van de redelijke zorg op de vervoerder of op iedere andere persoon, die mocht beweren krachtens dit artikel van aansprakelijkheid te zijn ontheven.

2. Onder een vervoerovereenkomst al dan niet onder *cognossement* is noch de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verlies of schade ontstaan of voortgevloeid uit:

- a. een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een ander lid van de bemanning, de loods of ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip;
- b. brand, tenzij veroorzaakt door de persoonlijke schuld van de vervoerder;
- c. gevaren, onheilen en ongevallen van de zee of andere bevaarbare wateren;
- d. een natuurgebeuren;
- e. oorlogshandelingen;
- f. een daad van vijanden van de staat;
- g. aanhouding of maatregelen van hogerhand of gerechtelijke beslag;
- h. maatregelen van *quarantaine*;

- i. een handeling of een nalaten van de afzender of eigenaar der zaken of van hun agent of vertegenwoordiger;*
  - j. werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, tengevolge van welke oorzaak dan ook, hetzij gedeeltelijk hetzij geheel;*
  - k. oproer of onlusten;*
  - l. redding of poging tot redding van mensenevens of goederen op zee;*
  - m. verlies aan volume of gewicht of enig ander verlies, of enige andere schade, ontstaan uit een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek van de zaak;*
  - n. onvoldoende verpakking;*
  - o. onvoldoende of gebrekkige merken;*
  - p. verborgen gebreken, die ondanks een redelijke zorg niet te ontdekken waren;*
  - q. enige andere oorzaak, niet voortgevloeid uit de persoonlijke schuld van de vervoerder, noch uit schuld of nalatigheid van zijn agenten of ondergeschikten; doch de bewijslast rust op degenen, die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen, dat noch zijn persoonlijke schuld, noch de nalatigheid of schuld van zijn agenten of ondergeschikten heeft bijgedragen tot het verlies of de schade.*
- 3. Onder een vervoerovereenkomst onder cognossement is de afzender niet aansprakelijk voor door de vervoerder of het schip geleden verliezen of schaden, voortgevloeid of ontstaan uit welke oorzaak dan ook, zonder dat er is een handeling, schuld of nalatigheid van hem, van zijn agenten of van zijn ondergeschikten.*
- 4. Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenevens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een schending van enige vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige schade daardoor ontstaan.*
- 5. Het staat de afzender vrij aansprakelijkheid aan te tonen voor verlies of schade ontstaan of voortgevloeid uit de schuld van de vervoerder zelf of de schuld van zijn ondergeschikten, niet bestaande uit een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid als in het tweede lid onder **a** bedoeld.*

#### Artikel 384

*Het staat de vervoerder vrij geheel of gedeeltelijk afstand te doen van zijn uit de in het eerste lid van artikel 382 genoemde artikelen of uit de artikelen 383, 388, 414 vierde lid of 423 voortvloeiende rechten en ontheffingen van aansprakelijkheid of zijn uit deze artikelen voortvloeiende aansprakelijkheden en verplichtingen te vermeederen, mits in geval van een vervoerovereenkomst onder cognossement deze afstand of deze vermeederen blijkt uit het aan de afzender afgegeven cognossement.*

#### Artikel 385

*Niettegenstaande het eerste lid van artikel 382 is een beding als daar bedoeld geldig, wanneer het betreft zaken, die door hun karakter of gesteldheid een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen en welker vervoer moet geschieden onder omstandigheden of op voorwaarden, die een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen. Het hier bepaalde geldt echter slechts, wanneer voor het vervoer van deze zaken geen cognossement, doch een blijkens zijn bewoordingen onverhandelbaar document is afgegeven en het niet betreft een gewone handelslading, verscheept bij gelegenheid van een gewone handelsverrichting.*

#### Artikel 386

*Niettegenstaande het eerste lid van artikel 382 staat het de vervoerder en de afzender vrij in een vervoerovereenkomst enig beding, enige voorwaarde, enig voorbehoud of enige ontheffing op te nemen met betrekking tot de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip voor het verlies of de schaden opgekomen aan de zaken of betreffende hun bewaring, verzorging of behandeling vóór het laden in en na het lossen uit het over zee vervoerende schip.*

#### Artikel 387

*Voor zover de vervoerder aansprakelijk is wegens niet nakomen van de op hem uit hoofde van de artikelen 378 en 379 rustende verplichtingen, heeft de afzender geen ander recht dan betaling van de in artikel 388 genoemde of de met toepassing van artikel 384 overeengekomen bedragen te vorderen.*



#### Artikel 388

1. *Tenzij de aard en de waarde van zaken zijn opgegeven door de afzender vóór hun inlading en deze opgave in het cognossement, indien dit is afgegeven, is opgenomen, is noch de vervoerder noch het schip in enig geval aansprakelijk voor enig verlies van of enige schade aan de zaken of met betrekking tot deze voor een bedrag hoger dan de tegenwaarde van 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, dan wel twee rekeneenheden per kilogram brutogewicht der verloren gegane of beschadigde zaken, waarbij het hoogste dezer bedragen in aanmerking moet worden genomen.*
2. *Het totale verschuldigde bedrag wordt berekend met inachtneming van de waarde welke zaken als de ten vervoer ontvangene zouden hebben gehad zoals, ten tijde waarop en ter plaatse waar, zij zijn afgeleverd of zij hadden moeten zijn afgeleverd. De in dit lid genoemde waarde wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of, wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de normale waarde van zaken van dezelfde aard en hoedanigheid.*
3. *Wanneer een laadkist, een laadbord of dergelijke vervoergerei is gebezigd om zaken bijeen te brengen, wordt iedere collo of eenheid, die volgens vermelding in het cognossement in dat vervoergerei is verpakt, beschouwd als een collo of eenheid als in het eerste lid bedoeld. Behalve in het geval hiervoor omschreven wordt dit vervoergerei als een collo of eenheid beschouwd.*
4. *De rekeneenheid genoemd in dit artikel is het bijzondere trekkingsrecht zoals dat is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De bedragen genoemd in het eerste lid worden omgerekend in Nederlands geld naar de koers van de dag, waarop de betaling wordt verricht. De waarde van het Nederlandse geld, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die door het Internationale Monetaire Fonds op de dag van omrekening wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.*
5. *Noch de vervoerder noch het schip kan zijn aansprakelijkheid met een beroep op dit artikel of het vierde lid van artikel 414 beperken, wanneer bewezen is, dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder, geschied hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*
6. *Bij overeenkomst tussen de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder enerzijds en de afzender anderzijds, mogen andere maximumbedragen dan die, genoemd in het eerste lid, worden bepaald, mits deze bedragen in geval van een vervoerovereenkomst onder cognossement niet lager zijn dan de in het eerste lid genoemde.*
7. *Noch de vervoerder noch het schip is in enig geval aansprakelijk voor verlies of schade van of aan zaken of met betrekking tot deze, indien aard of waarde daarvan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk is opgegeven en, indien een cognossement is afgegeven, daarin verkeerdelijk is opgenomen.*

#### Artikel 389

*Indien met betrekking tot een zaak hulploon, een bijdrage in avarij-grosse of een schadevergoeding uit hoofde van artikel 488 is verschuldigd, wordt deze aangemerkt als een waardevermindering van die zaak.*

#### Artikel 390

1. *De tijd- of reisbevrachter is bevoegd de overeenkomst op te zeggen, wanneer hem door de verrachter is medegedeeld dat het schip niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is of zal kunnen zijn.*
2. *Hij kan deze bevoegdheid slechts uitoefenen door binnen een redelijke, niet meer dan 48 uur durende, termijn na ontvangst van een mededeling, als bedoeld in het eerste lid, het in het vijfde lid genoemde bericht te verzenden.*
3. *Indien bij gebreke van de ontvangst van een mededeling, als bedoeld in het eerste lid, het de bevrachter uit anderen hoofde bekend is, dat het schip niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is of kan zijn, is hij, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen, doch slechts binnen een redelijke, niet meer dan 48 uur durende, termijn nadat hem dit bekend is geworden; gelijke bevoegdheid komt hem toe, indien hem na ontvangst van een mededeling, als bedoeld in het eerste lid, uit anderen hoofde bekend wordt, dat het schip op grond van andere omstandigheden dan welke de verrach-*

*ter tot zijn mededeling brachten, niet op de overeengekomen plaats of tijd te zijner beschikking is of kan zijn.*

*4. De in dit artikel genoemde termijn wordt geschorst op die zaterdagen, zondagen en plaatselijke feestdagen, waarop ten kantore van de bevrachter in het geheel niet wordt gewerkt.*

*5. De opzegging geschiedt door telegram of bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.*

#### **Artikel 391**

*De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de overeengekomen zaken, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd te zijner beschikking zijn.*

#### **Artikel 392**

*1. Alvorens zaken ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld, is de afzender bevoegd de overeenkomst op te zeggen.*

*2. Zijn bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, verlengd met de overligtijd, door welke oorzaak dan ook, in het geheel geen zaken ter beschikking van de vervoerder, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen.*

*3. Zijn bij het verstrijken van de in het tweede lid bedoelde tijd, door welke oorzaak dan ook, de overeengekomen zaken slechts gedeeltelijk ter beschikking van de vervoerder, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen dan wel de reis te aanvaarden.*

*4. De opzegging geschiedt door telegram of bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan, doch niet vóór lossing van de zaken.*

*5. Onder voorbehoud van het derde lid van artikel 383 is de afzender verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt tengevolge van de opzegging of van de aanvaarding van de reis.*

*6. Dit artikel is niet van toepassing in geval van tijdbevrachting.*

#### **Artikel 393**

*1. In geval van reisbevrachting is de verrachter tegen zekerheidstelling voor wat hij van de bevrachter heeft te vorderen, op diens verlangen verplicht de reis te aanvaarden met een gedeelte der overeengekomen zaken. De bevrachter is verplicht de verrachter de dientengevolge geleden schade te vergoeden.*

*2. De verrachter is bevoegd in plaats van de ontbrekende zaken andere aan te nemen. Hij is niet gehouden de vracht, die hij voor het vervoer van deze zaken ontvangt, met de bevrachter te verrekenen, behalve voor zover hij zijnerzijds van de bevrachter vergoeding van door hem geleden schade heeft geïnd of gevorderd.*

#### **Artikel 394**

*1. De afzender is verplicht de vervoerder omtrent de zaken alsmede omtrent de behandeling daarvan tijdig al die opgaven te doen, waartoe hij in staat is of behoort te zijn, en waarvan hij weet of behoort te weten, dat zij voor de vervoerder van belang zijn, tenzij hij mag aannemen dat de vervoerder deze gegevens kent.*

*2. De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.*

*3. Is bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, door welke oorzaak dan ook, niet of slechts gedeeltelijk voldaan aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde verplichting van de afzender, dan zijn, behalve in het geval van tijdbevrachting, het tweede, derde, vierde en vijfde lid van artikel 392 van overeenkomstige toepassing.*

#### **Artikel 395**

*1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn de documenten en inlichtingen die van de zijde van de afzender*

*vereist zijn voor het vervoer dan wel ter voldoening aan vóór de aflevering van de zaken te vervullen douane- en andere formaliteiten.*

*2. De vervoerder is verplicht redelijke zorg aan te wenden dat de documenten, die in zijn handen zijn gesteld, niet verloren gaan of onjuist worden behandeld. Een door hem ter zake verschuldigde schadevergoeding zal die, verschuldigd uit hoofde van de artikelen 387, 388 en 389 in geval van verlies van de zaken, niet overschrijden.*

*3. De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.*

*4. Zijn bij het verstrijken van de tijd waarbinnen de in het eerste lid genoemde documenten en inlichtingen aanwezig moeten zijn, deze, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig, dan zijn, behalve in het geval van tijdbevrachting, het tweede, derde, vierde en vijfde lid van artikel 392 van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 396

*1. Wanneer vóór of bij de aanbidding van de zaken aan de vervoerder omstandigheden aan de zijde van een der partijen zich opdoen of naar voren komen, die haar wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij bevoegd de overeenkomst op te zeggen.*

*2. De opzegging geschiedt door telegram, bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.*

*3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.*

#### Artikel 397

*1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, die materiaal, dat hij deze ter beschikking stelde of zaken die deze ten vervoer ontving dan wel de behandeling daarvan, de vervoerder berokkend, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig afzender van de ten vervoer ontvangen zaken niet heeft kunnen vermijden en waarvan zulk een afzender de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.*

*2. Dit artikel laat de artikelen 383 derde lid, 398 en 423, alsmede de bepalingen nopens avarij-grosse onverlet.*

#### Artikel 398

*1. Ten vervoer ontvangen zaken, die een zorgvuldig vervoerder, indien hij geweten zou hebben dat zij na hun inontvangstneming gevaar zouden kunnen opleveren, met het oog daarop niet ten vervoer zou hebben willen ontvangen, mogen door hem op ieder ogenblik en op iedere plaats worden gelost, vernietigd dan wel op andere wijze onschadelijk gemaakt. Ten aanzien van ten vervoer ontvangen zaken, waarvan de vervoerder de gevaarlijkheid heeft gekend, geldt hetzelfde doch slechts dan wanneer zij onmiddellijk dreigend gevaar opleveren. De vervoerder is terzake geen enkele schadevergoeding verschuldigd en de afzender is aansprakelijk voor alle kosten en schade voor de vervoerder voortvloeiende uit de aanbidding ten vervoer, uit het vervoer of uit de maatregelen zelf.*

*2. Door het treffen van de in het eerste lid bedoelde maatregel eindigt de overeenkomst met betrekking tot de daar genoemde zaken, doch, indien deze alsnog worden gelost, eerst na deze lossing. De vervoerder verwittigt zo mogelijk de afzender, degeen aan wie de zaken moeten worden afgeleverd en degeen, aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkernijs afgegeven cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden. Dit lid is niet van toepassing met betrekking tot zaken die de vervoerder na het treffen van de in het eerste lid bedoelde maatregel alsnog naar hun bestemming vervoert.*

*3. Indien zaken na beëindiging van de overeenkomst alsnog in feite worden afgeleverd, wordt vermoed, dat zij zich op het ogenblik van beëindiging van de overeenkomst bevonden in de staat, waarin zij feitelijk zijn*

*afgeleverd; worden zij niet afgeleverd, dan wordt vermoed, dat zij op het oogenblik van beëindiging van de overeenkomst verloren zijn gegaan.*

*4. Indien de afzender na feitelijke aflevering een zaak niet naar haar bestemming vervoert, wordt het verschil tussen de waarden ter bestemming en ter plaatse van de aflevering, als bedoeld in de tweede volzin van het tweede lid van artikel 388, aangemerkt als waardevermindering van die zaak. Vervoert de afzender een zaak na de feitelijke aflevering alsnog naar haar bestemming, dan worden de kosten, die hij te dien einde maakt, aangemerkt als waardevermindering van die zaak.*

*5. Op de feitelijke aflevering is het tussen partijen overeengekomene alsmede het in deze afdeling nopens de aflevering van zaken bepaalde van toepassing, met dien verstande, dat deze feitelijke aflevering niet op grond van de eerste zin van het eerste lid of op grond van het tweede lid van artikel 484 de vracht verschuldigd doet zijn. De artikelen 490 en 491 zijn van overeenkomstige toepassing.*

*6. Dit artikel laat artikel 423, alsmede de bepalingen nopens avarij-grosse onverlet.*

*7. Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste lid van dit artikel wordt afgeweken.*

#### **Artikel 399**

*1. Na de zaken ontvangen en aangenomen te hebben, moet de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:*

*a. de voornaamste voor identificatie van de zaken nodige merken, zoals deze, voor de inlading van deze zaken is begonnen, door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken zijn gestempeld of anderszins duidelijk zijn aangebracht op de onverpakte zaken of op de kisten of verpakkingen, die de zaken inhouden en wel zodanig, dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;*

*b. of het aantal der colli of het stuktal, of de hoeveelheid of het gewicht, al naar gelang der omstandigheden, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;*

*c. de uiterlijke zichtbare staat en gesteldheid der zaken;*

*met dien verstande, dat geen vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder verplicht zal zijn in het cognossement merken, aantal, hoeveelheid of gewicht op te geven of te noemen waarvan hij redelijke gronden heeft te vermoeden, dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen zaken weergeven of tot het toetsen waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad. De vervoerder wordt vermoed geen redelijke gelegenheid te hebben gehad de hoeveelheid en het gewicht van gestorte of gepompte zaken te toetsen.*

*2. Als de zaken ingeladen zijn, zal het cognossement, dat de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder aan de afzender afgeeft, indien deze dit verlangt, de vermelding "geladen" bevatten, mits de afzender, indien hij vooraf enig op die zaken rechtgevend document heeft ontvangen, dit tegen afgifte van het "geladen"-cognossement teruggeeft. De vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder heeft eveneens het recht in de laadhaven op het oorspronkelijk afgegeven document de naam van het schip of van de schepen, aan boord waarvan de zaken werden geladen, en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de in dit artikel vermelde bijzonderheden, als een "geladen"-cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.*

#### **Artikel 410**

*Indien een vervoerovereenkomst is gesloten en bovendien een cognossement is afgegeven, wordt, behoudens artikel 441 tweede lid, tweede volzin, de rechtsverhouding tussen de vervoerder en de afzender door de bedingen van de vervoerovereenkomst en niet door die van dit cognossement beheerst. Behoudens het in artikel 441 eerste lid gestelde vereiste van houderschap van het cognossement, strekt dit hun dan slechts tot bewijs van de ontvangst der zaken door de vervoerder.*

#### **Artikel 411**

*De afzender wordt geacht ten behoeve van de vervoerder in te staan voor de juistheid op het oogenblik van de in ontvangstneming van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verliezen, schaden en kosten, ontstaan ten gevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in*

*genen dele zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elke andere persoon dan de afzender.*

#### **Artikel 412**

- 1. Het cognossement wordt gedateerd en door de vervoerder ondertekend en vermeldt de voorwaarden waarop het vervoer plaatsvindt, alsmede de plaats waar en de persoon aan wie de zaken moeten worden afgeleverd. Deze wordt, ter keuze van de afzender, aangegeven hetzij bij name of andere aanduiding, hetzij als order van de afzender of van een ander, hetzij als toonder.*
- 2. De enkele woorden "aan order" worden geacht de order van de afzender aan te geven.*

#### **Artikel 413**

*Het cognossement wordt, tenzij het op naam is gesteld, afgegeven in één of meer exemplaren. De verhandelbare exemplaren, waarin is vermeld hoeveel van deze exemplaren in het geheel zijn afgegeven, gelden alle voor één en één voor alle. Niet verhandelbare exemplaren moeten als zodanig worden aangeduid.*

#### **Artikel 414**

- 1. Tegenbewijs tegen het cognossement wordt niet toegelaten, wanneer het is overgedragen aan een derde te goeder trouw.*
- 2. Indien in het cognossement de clause: "inhoud, hoedanigheid, aantal, gewicht of maat onbekend", of enige andere clause van dergelijke strekking is opgenomen, binden zodanige in het cognossement voorkomende vermeldingen omtrent de zaken de vervoerder niet, tenzij bewezen wordt, dat hij de inhoud of de hoedanigheid der zaken heeft gekend of had behoren te kennen of dat de zaken hem toegeteld, toegewogen of toegemeten zijn.*
- 3. Een cognossement, dat de uiterlijke zichtbare staat of gesteldheid van de zaak niet vermeldt, levert, behoudens tegenbewijs dat ook jegens een derde mogelijk is, een vermoeden op dat de vervoerder die zaak voor zover uiterlijk zichtbaar in goede staat of gesteldheid heeft ontvangen.*
- 4. De in het cognossement opgenomen opgave, bedoeld in artikel 388 eerste lid, schept behoudens tegenbewijs een vermoeden, doch bindt niet de vervoerder die haar kan betwisten.*

#### **Artikel 415**

- 1. Vernijzingen in het cognossement worden geacht slechts die bedingen daarin in te voegen, die voor degenen, jegens wie daarop een beroep wordt gedaan, duidelijk kenbaar zijn.*
- 2. Een dergelijk beroep is slechts mogelijk voor hem, die op schriftelijk verlangen van degenen jegens wie dit beroep kan worden gedaan of wordt gedaan, aan deze onverwijld die bedingen heeft doen toekomen.*
- 3. Nietig is ieder beding, waarbij van het tweede lid van dit artikel wordt afgeweken.*

#### **Artikel 416**

*Een cognossement aan order wordt geleverd op de wijze als aangegeven in afdeling 2 van Titel 4 van Boek 3.*

#### **Artikel 417**

*Levering van het cognossement vóór de aflevering van de daarin vermelde zaken door de vervoerder geldt als levering van die zaken.*

#### **Artikel 418**

*De vervoerder is verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen; in geval van tijdbevrachting is echter artikel 380 van toepassing en in geval van reisbevrachting artikel 419.*

#### **Artikel 419**

- 1. In geval van reisbevrachting is de bevrachter verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen.*

2. Hij moet daartoe aanwijzen een gebruikelijke plek, die terstond of binnen redelijke tijd beschikbaar is, waar het schip veilig kan komen, liggen, laden of lossen en waarvandaan het veilig kan vertrekken.
3. Wanneer de bevrachter niet aan deze verplichting voldoet of de bevrachters, als er meer zijn, niet eenstemmig zijn in de aanwijzing, is de vervoerder zonder dat enige aanmaning is vereist verplicht zelf de plek van inlading of lossing aan te wijzen.
4. Indien de bevrachter meer dan één plek aanwijst, geldt de tijd nodig voor het verhalen als gebruikte laad- of lostijd. De kosten van verhalen zijn voor zijn rekening.
5. De bevrachter staat er voor in, dat het schip op de plek, die hij op grond van het eerste lid ter inlading of lossing aanwijst, veilig kan komen, liggen, laden of lossen en daarvandaan veilig kan vertrekken. Indien deze plek blijkt niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de kapitein, door de hem gegeven aanwijzing op te volgen, onredelijk handelde.

#### Artikel 420

*Wanneer in geval van reisbevrachting de bevrachter de bevoegdheid heeft laad- of loshaven nader aan te wijzen, is artikel 419 van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 421

*Behalve in geval van bevrachting is de vervoerder verplicht de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen.*

#### Artikel 422

1. Voor zover de vervoerder verplicht is tot laden, is hij gehouden zulks in de overeengekomen laadtijd te doen.
2. Voor zover de afzender verplicht is tot laden of stuwen, staat hij er voor in dat zulks in de overeengekomen laadtijd geschiedt.
3. Werd geen laadtijd vastgesteld, dan behoort de inlading te geschieden zo snel als ter plekke voor een schip als het betrokken schip gebruikelijk of redelijk is.
4. Bepaalt de vervoerovereenkomst overliggeld, doch niet de overligtijd, dan wordt deze tijd vastgesteld op acht opeenvolgende etmalen of, als op de ligplek een ander aantal redelijk of gebruikelijk is, op dit aantal.
5. De wettelijke bepalingen omtrent boetebedingen zijn niet van toepassing op bedingen met betrekking tot overliggeld.
6. Schuldenaren van overliggeld en een mogelijkernijs uit hoofde van het tweede lid verschuldigde schadevergoeding zijn tot betaling daarvan hoofdelijk verbonden.

#### Artikel 423

1. Onder een vervoerovereenkomst onder cognossement mogen zaken van ontvlambare, explosieve of gevaarlijke aard, tot de inlading waarvan de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan had gekend, te allen tijde vóór de lossing door de vervoerder op iedere plaats worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze zaken is aansprakelijk voor alle schade en onkosten, middellijk of onmiddellijk voortgevloeid of ontstaan uit het inladen daarvan.
2. Indien onder een vervoerovereenkomst onder cognossement enige zaak, als bedoeld in het eerste lid, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag zij evenzo door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor avarij-grosse, indien daartoe gronden bestaan.

#### Artikel 424

1. Behalve in geval van tijd- of reisbevrachting is de vervoerder wanneer, nadat de inlading een aanvang heeft genomen, het schip vergaat of zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het schip het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dat dit herstel binnen redelijke tijd niet mogelijk is, na lossing van de zaken bevoegd de overeenkomst te beëindigen, mits hij dit zo spoedig mogelijk doet.

2. *Vermoed wordt dat het vergaan of de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de vervoerder komt; voor rekening van de vervoerder komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*
3. *De vervoerder verwittigt, zo mogelijk, de afzender, degenen aan wie de zaken moeten worden afgeleverd en degenen aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkernijs afgegeven cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden.*
4. *Het derde, het vierde en het vijfde lid van artikel 398 zijn van toepassing.*

#### Artikel 425

1. *In geval van tijd- of reisbevrachting is ieder der partijen, mits zij dit zo spoedig mogelijk doet, bevoegd de overeenkomst geheel of met betrekking tot een gedeelte der zaken op te zeggen, wanneer het schip, zonder dat het vergaan is, zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het schip het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dat dit herstel binnen redelijke tijd niet mogelijk is.*
2. *De reisbevrachter komt de hem in het eerste lid van dit artikel toegekende bevoegdheid ten aanzien van reeds aan boord ontvangen zaken niet toe, indien de verrachter, zodra hem dit redelijkernijs mogelijk was, heeft verklaard dat hij deze zaken, zij het niet in het bevrachte schip, ondanks de beëindiging van de overeenkomst naar hun bestemming zal vervoeren; zulke vervoer wordt vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.*
3. *De opzegging geschiedt door telegram of bericht per telex of door enig ander spoedbericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan, doch ten aanzien van reeds aan boord ontvangen zaken, eerst na lossing van die zaken. Een in een dergelijke telegram of bericht vervatte mededeling, dat de verrachter zaken alsnog, doch niet in het bevrachte schip, naar hun bestemming zal vervoeren, houdt met betrekking tot die zaken opzegging van de overeenkomst in.*
4. *Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de verrachter komt; voor rekening van de verrachter komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*
5. *Het derde, het vierde en het vijfde lid van artikel 398 zijn van toepassing met dien verstande, dat ingeval van tijdbevrachting vracht verschuldigd blijft tot op het tijdstip van de lossing der zaken.*

#### Artikel 426

1. *In geval van tijd- of reisbevrachting eindigt de overeenkomst met het vergaan van het schip. In geval van langdurige tijdjngloosheid wordt vermoed, dat het schip is vergaan te 2400 uur Universele Tijd van de dag, waarop het laatste bericht is ontvangen.*
2. *Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat het vergaan van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de verrachter komt; voor rekening van de verrachter komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*
3. *Vervoert de verrachter ondanks het vergaan van het schip zaken die reeds aan boord waren ontvangen alsnog naar hun bestemming, dan wordt in geval van reisbevrachting dit vervoer vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.*
4. *De verrachter verwittigt de bevrachter zo spoedig als dit mogelijk is.*
5. *Het derde, het vierde en het vijfde lid van artikel 398 zijn van toepassing.*

#### Artikel 440

1. *De afzender - of, indien een cognossement is afgegeven, uitsluitend de in artikel 441 bedoelde houder daarvan en dan alleen tegen afgifte van alle verhandelbare exemplaren van dit cognossement - is bevoegd, voor zover de vervoerder hieraan redelijkernijs kan voldoen, aflevering van ten vervoer ontvangen zaken of, indien daarvoor een cognossement is afgegeven, van alle daarop vermelde zaken gezamenlijk, vóór de aankomst ter bestemmingsplaats te verlangen, mits hij de vervoerder en de belanghebbenden bij de overige lading*

*ter zake schadeloos stelt. Hij is verplicht tot bijdragen in een avarij-grosse, wanneer de avarij-grosse handeling plaats had met het oog op een omstandigheid, waarvan reeds vóór de aflevering is gebleken.*

*2. Hij kan dit recht niet uitoefenen, wanneer door de voortijdige aflevering de reis zou worden vertraagd.*

*3. Zaken, die ingevolge het eerste lid zijn afgeleverd, worden aangemerkt als ter bestemming afgeleverde zaken en de bepalingen van deze afdeling nopens de aflevering van zaken, alsmede de artikelen 490 en 491 zijn van toepassing.*

#### Artikel 441

*1. Indien een cognossement is afgegeven, heeft uitsluitend de regelmatige houder daarvan, tenzij hij niet op rechtmatige wijze houder is geworden, jegens de vervoerder onder het cognossement het recht aflevering van de zaken overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen te vorderen; daarbij is artikel 387 van toepassing.*

*2. Jegens de houder van het cognossement, die niet de afzender was, is de vervoerder onder cognossement gehouden aan en kan hij een beroep doen op de bedingen van dit cognossement. Jegens iedere houder van het cognossement, kan hij de uit het cognossement duidelijke kenbare rechten tot betaling geldend maken. Jegens de houder van het cognossement, die ook de afzender was, kan de vervoerder zich bovendien op de bedingen van de vervoerovereenkomst en op zijn persoonlijke verhouding tot de afzender beroepen.*

#### Artikel 442

*1. Indien bij toepassing van artikel 461 verscheidene personen als vervoerder onder het cognossement moeten worden aangemerkt zijn dezen jegens de in artikel 441 eerste lid bedoelde cognossementhouder hoofdelijk verbonden.*

*2. In het in het eerste lid genoemde geval is ieder der vervoerders gerechtigd de uit het cognossement blijkende rechten jegens de cognossementhouder uit te oefenen en is deze jegens iedere vervoerder gekweten tot op het opeisbare bedrag dat hij op grond van het cognossement aan één hunner heeft voldaan. Titel 7 van Boek 3 is niet van toepassing.*

#### Artikel 460

*Van de houders van verschillende exemplaren van hetzelfde cognossement heeft hij het beste recht, die houder is van het exemplaar, waarvan ná de gemeenschappelijke voorman, die houder was van al die exemplaren, het eerst een ander houder is geworden te goeder trouw en onder bezwarende titel.*

#### Artikel 461

*1. Onverminderd de overige leden van dit artikel worden als vervoerder onder het cognossement aangemerkt hij die het cognossement ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende alsmede hij wiens formulier voor het cognossement is gebezigd.*

*2. Indien de kapitein of een ander voor hem het cognossement ondertekende, wordt naast degene genoemd in het eerste lid, die tijd- of reisbevrachter, die vervoerder is bij de laatste overeenkomst in de keten der exploitatie-overeenkomsten als bedoeld in afdeling 1 van titel 5, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Indien het schip in rompbefrachtiging is uitgegeven wordt naast deze eventuele tijd- of reisbevrachter ook de laatste rompbefrachtiging als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Is het schip niet in rompbefrachtiging uitgegeven dan wordt naast de hier genoemde eventuele tijd- of reisbevrachter ook de reder als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.*

*3. In afwijking van de vorige leden wordt uitsluitend de laatste rompbefrachtiging, onderscheidenlijk de reder, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien het cognossement uitsluitend deze rompbefrachtiging, onderscheidenlijk de reder, uitdrukkelijk als zodanig aanwijst en, in geval van aanwijzing van de rompbefrachtiging, bovendien diens identiteit uit het cognossement duidelijk kenbaar is.*

*4. Dit artikel laat het tweede lid van artikel 262 onverlet.*

*5. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.*



#### Artikel 462

1. Het eerste lid van artikel 461 vindt geen toepassing indien een daar als vervoerder onder het cognossement aangemerkte persoon bewijst dat hij die het cognossement voor hem ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed of dat het formulier zonder zijn toestemming is gebezigd. Desalniettemin wordt een in het eerste lid van artikel 461 bedoelde persoon als vervoerder onder het cognossement aangemerkt, indien de houder van het cognossement bewijst dat op het oogenblik van uitgifte van het cognossement, op grond van een verklaring of gedraging van hem voor wie is ondertekend of wiens formulier is gebezigd, redelijkerwijze mocht worden aangenomen, dat hij die ondertekende daartoe bevoegd was of dat het formulier met toestemming was gebezigd.
2. In afwijking van het eerste lid wordt de rederij als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien haar boekhouder door ondertekening van het cognossement de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch zij wordt niet gebonden jegens de eerste houder van het cognossement die op het oogenblik van uitgifte daarvan wist dat de boekhouder de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.
3. Een beroep op het tweede lid van artikel 461 is mogelijk ook indien de kapitein door ondertekening van het cognossement of door een ander de bevoegdheid te geven dit namens hem te ondertekenen, de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch dergelijke beroep staat niet open aan de eerste houder van het cognossement die op het oogenblik van uitgifte daarvan wist dat de kapitein de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.
4. Het derde lid vindt eveneens toepassing indien hij die namens de kapitein het cognossement ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.

#### Artikel 480

1. Is een vervrachter ingevolge artikel 461 tot meer gehouden dan waartoe hij uit hoofde van zijn bevrachting is verplicht of ontving hij minder dan waartoe hij uit dien hoofde is gerechtigd, dan heeft hij - mits de ondertekening van het cognossement of de afgifte van het formulier plaatsvond krachtens het in de bevrachting bepaalde, dan wel op verzoek van de bevrachter - deswege op deze laatste verbaal.
2. Hetzelfde geldt voor een ingevolge het eerste lid aangesproken bevrachter, die op zijn beurt vervrachter is.

#### Artikel 481

1. De houder van het cognossement, die zich tot ontvangst van de zaken heeft aangemeld, is verplicht, voordat hij deze heeft ontvangen, het cognossement van kwijting te voorzien en aan de vervoerder af te geven.
2. Hij is gerechtigd het cognossement tot zekerheid der afgifte daarvan bij een, in geval van geschil op verzoek van de meest gerede partij door de rechter aan te wijzen, derde in bewaring te geven totdat de zaken afgeleverd zijn.

#### Artikel 482

1. Een door de vervoerder na intrekking van het cognossement afgegeven document dat de houder daarvan recht geeft op aflevering van in dat cognossement genoemde zaken, wordt met betrekking tot deze zaken met het cognossement gelijk gesteld. Het cognossement wordt vermoed van het hier bedoelde document deel uit te maken. Hij die dit document ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende, noch hij wiens formulier werd gebruikt, wordt door het blote feit van deze ondertekening of dit gebruik als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.
2. Tenzij in documenten als bedoeld in het eerste lid anders is bepaald, zijn de houders daarvan hoofdelijk verbonden voor de verbintenissen die uit het vervoer van de onder het cognossement vervoerde zaken voor de houder van dat cognossement voortvloeien.

#### Artikel 483

1. Behalve in geval van bevrachting is de vervoerder verplicht de zaken uit het schip te lossen.
2. Op de lossing van de zaken vindt artikel 422 overeenkomstige toepassing.

#### Artikel 484

1. *De vracht is verschuldigd na aflevering van de zaken ter bestemming of ter plaatse, waar de vervoerder hen met inachtneming van artikel 440 afleverde. Is de vracht bepaald naar gewicht of omvang der zaken, dan wordt hij berekend naar deze gegevens bij aflevering.*
2. *Vracht die in één som voor alle zaken ter bestemming is bepaald, is, ook wanneer slechts een gedeelte van die zaken is afgeleverd, in zijn geheel verschuldigd.*
3. *Onder voorbehoud van het vijfde lid van dit artikel is voor zaken, die onderweg zijn verkocht omdat hun beschadigdheid verder vervoer redelijkerwijs niet toeliet, de vracht verschuldigd, doch ten hoogste tot het bedrag van hun opbrengst.*
4. *Vracht, die vooruit te voldoen is of voldaan is, is en blijft - behalve in geval van tijdbevrachting - in zijn geheel verschuldigd, ook wanneer de zaken niet ter bestemming worden afgeleverd.*
5. *In waardeloze toestand afgeleverde zaken worden aangemerkt als niet te zijn afgeleverd. Zaken, die niet zijn afgeleverd, of die in waardeloze toestand zijn afgeleverd, worden desalniettemin aangemerkt als afgeleverde zaken, voor zover het niet of in waardeloze toestand afleveren het gevolg is van de aard of een gebrek van de zaken, dan wel van een handeling of nalaten van een rechthebbende op of de afzender of ontvanger van de zaken.*

#### Artikel 485

*Voor zaken die door een opvarende voor eigen rekening in strijd met enig wettelijk verbod worden vervoerd is de hoogste vracht verschuldigd die ten tijde van de inlading voor soortgelijke zaken kon worden bedongen. Deze vracht is verschuldigd ook wanneer de zaken niet of in waardeloze toestand ter bestemming worden afgeleverd en de ontvanger is met de verschepers hoofdelijk voor deze vracht verbonden.*

#### Artikel 486

- Onder voorbehoud van de laatste zinsnede van het vijfde lid van artikel 425 is in geval van tijdbevrachting vracht niet verschuldigd over de tijd, dat de bevrachter het schip niet overeenkomstig de bedingen van de bevrachting te zijner beschikking heeft*
- a. *ten gevolge van beschadiging daarvan, dan wel*
  - b. *doordat de verrachter in de nakoming van zijn verplichtingen te kort schiet, mits het schip meer dan 24 aaneengesloten uren niet ter beschikking van de bevrachter staat.*

#### Artikel 487

1. *Bij tijdbevrachting komen de brandstof voor de machines, het ketelwater, de havenrechten en soortgelijke rechten en uitgaven, die verschuldigd worden ten gevolge van uitgevoerde reizen en het vervoeren van zaken, ten laste van de bevrachter. De overige lasten der exploitatie van het schip komen ten laste van de verrachter.*
2. *De verrachter is gerechtigd en verplicht de zich bij het einde van de bevrachting nog aan boord bevindende brandstof van de bevrachter over te nemen tegen de marktprijs ten tijde en ter plaatse van de oplevering van het schip.*

#### Artikel 488

*Onverminderd het omtrent avarij-grosse bepaalde en onverminderd afdeling 1 van Titel 4 van Boek 6 zijn de afzender, de ontvanger en, indien een cognossement is afgegeven, de in artikel 441 bedoelde houder daarvan, hoofdelijk verbonden de vervoerder de schade te vergoeden, geleden doordat deze zich als zaakwaarnemer inliet met de behartiging van de belangen van een rechthebbende op ten vervoer ontvangen zaken dan wel doordat de kapitein of de schipper zijn in artikel 261 of artikel 860 genoemde verplichtingen is nagekomen.*

#### Artikel 489

1. *De vervoerder is gerechtigd afgifte van zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, te weigeren aan ieder, die uit anderen hoofde dan de vervoerovereenkomst recht heeft op aflevering van*

die zaken, tenzij op de zaken beslag is gelegd en uit de vervolging van dit beslag een verplichting tot afgifte aan de beslaglegger voortvloeit.

2. De vervoerder kan het recht van retentie uitoefenen op zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, voor hetgeen hem door de ontvanger verschuldigd is of zal worden terzake van het vervoer van die zaken alsmede voor hetgeen als bijdrage in avarij-grosse op die zaken verschuldigd is of zal worden. Dit retentierecht vervalt zodra aan de vervoerder is betaald het bedrag waarover geen geschil bestaat en voldoende zekerheid is gesteld voor de betaling van die bedragen, waaromtrent wel geschil bestaat of welker hoogte nog niet kan worden vastgesteld.

3. De in dit artikel aan de vervoerder toegekende rechten komen hem niet toe jegens een derde, indien hij op het tijdstip dat hij de zaak ten vervoer ontving, reden had te twifelen aan de bevoegdheid van de afzender jegens die derde hem de zaak ten vervoer ter beschikking te stellen.

#### Artikel 490

1. Voor zover hij die jegens de vervoerder recht heeft op aflevering van vervoerde zaken niet opkomt, weigert deze te ontvangen of deze niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt, voor zover op zaken beslag is gelegd, alsmede indien de vervoerder gegronde redenen heeft aan te nemen, dat een houder van een cognossement die als ontvanger opkomt, desalniettemin niet tot de aflevering gerechtigd is, is de vervoerder gerechtigd deze zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats of lichter. Op zijn verzoek kan de rechter bepalen dat hij deze zaken, desgewenst ook in het schip, onder zichzelf kan houden of andere maatregelen daarvoor kan treffen.

2. De derde-bewaarnemer en de ontvanger zijn jegens elkaar verbonden, als ware de omtrent de bewaring gesloten overeenkomst mede tussen hen aangegaan. De bewaarnemer is echter niet gerechtigd tot afgifte dan na schriftelijke toestemming daartoe van hem, die de zaken in bewaring gaf.

#### Artikel 491

1. In geval van toepassing van artikel 490 kan de vervoerder, de bewaarnemer dan wel hij, die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering op zijn verzoek, door de rechter worden gemachtigd de zaken geheel of gedeeltelijk op de door deze te bepalen wijze te verkopen.

2. De bewaarnemer is verplicht de vervoerder zo spoedig mogelijk van de voorgenomen verkoop op de hoogte te stellen; de vervoerder heeft deze verplichting jegens degeen, die jegens hem recht heeft op de aflevering van de zaken, en jegens degeen, aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkermijns afgegeven cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden.

3. De opbrengst van het verkochte wordt in de consignatiekas gestort voor zover zij niet strekt tot voldoening van de kosten van opslag en verkoop alsmede, binnen de grenzen der redelijkheid, van de gemaakte kosten. Tenzij op de zaken beslag is gelegd voor een geldvordering, moet aan de vervoerder uit het in bewaring te stellen bedrag worden voldaan hetgeen hem verschuldigd is terzake van het vervoer, alsmede een bijdrage in avarij-grosse; voor zover deze vorderingen nog niet vast staan, zal de opbrengst of een gedeelte daarvan op door de rechter te bepalen wijze tot zekerheid voor deze vorderingen strekken.

4. De in de consignatiekas gestorte opbrengst treedt in de plaats van de zaken.

#### Artikel 492

1. Tenzij aan de vervoerder of zijn agent in de loshaven vóór of op het ogenblik van het weghalen van de zaken en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering rechthebbende persoon schriftelijk kennis is gegeven van verliezen of schaden en van de algemene aard van deze verliezen of schaden, schept dit weghalen, tot op bewijs van het tegendeel, het vermoeden dat de zaken door de vervoerder zijn afgeleverd in de staat als in de vervoerovereenkomst omschreven.

2. Zijn de verliezen of schaden niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

3. Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van de zaak op het ogenblik van de inontvangstneming door beide partijen gezamenlijk werd vastgesteld.

#### Artikel 493

*Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of schade is, moeten de vervoerder en de ontvanger elkaar over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de zaak en het natellen van de colli mogelijk te maken.*

#### Artikel 494

- 1. Zowel de vervoerder als hij die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering, is bevoegd bij de aflevering van zaken de rechter te verzoeken een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de toestand waarin deze worden afgeleverd; tevens zijn zij bevoegd de rechter te verzoeken de daarbij bevonden verliezen of schaden gerechtelijk te doen begroten.*
- 2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.*

#### Artikel 495

- 1. Zowel de vervoerder als hij die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering is, wanneer hij verliezen of schaden van zaken vermoedt, bevoegd de rechter te verzoeken vóór, bij of terstond na de aflevering daarvan en desgewenst aan boord van het schip een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de oorzaak daarvan.*
- 2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.*

#### Artikel 496

- 1. De kosten van gerechtelijk onderzoek, als bedoeld in de artikelen 494 en 495, moeten worden voldaan door de aanvrager.*
- 2. De rechter kan deze kosten en door het onderzoek geleden schade geheel of gedeeltelijk ten laste van de wederpartij van de aanvrager brengen, ook al zou daardoor het bedrag genoemd in het eerste lid van artikel 388 worden overschreden.*

### *Afdeling 3. Overeenkomst van personenvervoer over zee*

[...]

### *Afdeling 4. Enige bijzondere overeenkomsten*

#### Artikel 530

- 1. Onder de overeenkomst (rompbevrachting), waarbij de ene partij (de rompvervrachter) zich verbindt een schip uitsluitend ter zee terbeschikking te stellen van haar wederpartij (de rompbevrachter) zonder daarover nog enige zeggenschap te houden, ligt de exploitatie van het schip in handen van de rompbevrachter en geschiedt zij voor diens rekening.*
- 2. Artikel 375 is van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 531

- 1. Op de overeenkomst, waarbij de ene partij zich verbindt een schip, anders dan bij wijze van rompbevrachting, uitsluitend ter zee terbeschikking te stellen van de andere partij voor andere doeleinden dan het daarmee vervoeren van zaken of personen zijn de bepalingen nopens avarij-grosse alsmede de bepalingen van deze titel en, indien het een binnenschip betreft, artikel 880 van overeenkomstige toepassing.*
- 2. Partijen hebben de vrijheid af te wijken van in het eerste lid op hun onderlinge verhouding toepasselijke verklaarde bepalingen.*

## Artikel 532

*Voor de toepassing van de bepalingen van deze afdeling wordt ter beschikkingstelling van een en eenzelfde schip ter zee en op binnenwateren beschouwd als terbeschikkingstelling ter zee, tenzij deze terbeschikkingstelling ter zee kennelijk ongeschikt is aan die op binnenwateren, in welk geval zij als terbeschikkingstelling op binnenwateren wordt beschouwd.*

**6.35.** De opzet van de Nederlandse wettelijke regeling, welke doelbewust afwijkt van de Franse opvatting, werd door Regeringscommissaris Schadee helder geschetst als volgt:

*De wijze, waarop de huidige wet de juridische aspecten van de exploitatie van een schip regelt, is buitengewoon ingewikkeld. Deze regeling is in het tweede boek van het Wetboek van Koophandel verspreid over drie artikelen in de tweede titel, die over de reder handelen, en de meer dan 200 artikelen van de titels V, VA en VB, verdeeld over niet minder dan twaalf voornamelijk het vervoer betreffende afdelingen.*

*In titel V worden in de eerste paragraaf bepalingen over vervoer gegeven, waarbij tijd- en reisbevrachting worden onderscheiden. De laatste blijkt daarbij uitsluitend betrekking te kunnen hebben op het vervoer van goederen of personen (artikel 453 W.v.K.). Par. 2 van deze titel geeft dan nog enkele bepalingen meer in het bijzonder omtrent tijdbevrachting, die in tegenstelling tot reisbevrachting ook terbeschikkingstelling van het schip voor andere doeleinden dan vervoer kan beogen: visvangst, slepen enz.*

*Titel VA behandelt vervolgens het vervoer van goederen, daarvoor gevende algemene bepalingen (par. 1), bepalingen omtrent vervoer met vaste lijnen (par. 2.), vervoer bij wijze van tijdbevrachting (par. 3.), of reisbevrachting (par. 4) en vervoer van stukgoederen (par. 5).*

*Titel VB bevat een analoge regeling voor het vervoer van personen.*

*Tegen deze opzet zijn vele en zwaarwichtige bezwaren aangevoerd. Zij brengt bij voorbeeld mee, dat, wie van doen heeft met vervoer van goederen bij wijze van tijdbevrachting, zijn aandacht zal moeten vestigen op de eerste drie artikelen van de tweede titel, titel V paragrafen 1 en 2, titel VA paragraaf 1 en paragraaf 3. Vele onderlinge verwijzingen bemoeilijken daarbij nog het verkrijgen van een helder beeld. Loeff stelde destijds een overzichtelijker en meer met de werkelijkheid overeenstemmend systeem voor nl. behandeling enerzijds van het vervoer van stukgoederen (al dan niet per lijnboot) en de reisbevrachting en anderzijds de tijdbevrachting, al dan niet vervoer beogende. De bepalingen betreffende de reder in de tweede titel wil ook hij handhaven. Ten opzichte van de huidige wet zou dit systeem een zeer aanzienlijke vereenvoudiging teweeg brengen, maar geheel bevreemdend is het nog niet. Wil men immers uitgebreide herhalingen voorkomen, dan zal de tijdbevrachting, vervoer beogende, het niet kunnen stellen zonder verwijzingen naar de artikelen omtrent vervoer, die voorkomen in de afdelingen stukgoederenvervoer en reisbevrachting. Niet geregeld blijft op deze wijze nog de reisbevrachting, die geen vervoer beoogt.*

*Pal tegenover het door Loeff gepropageerde systeem staat de opzet van de nieuwe Franse wet no. 66-420 betreffende „les contrats d'affrètement et de transport maritimes” van 18 juni 1966 gevolgd door het Decret no. 66-1078 van 31 december 1966. In deze moderne wet worden bevrachting en vervoersovereenkomst strikt gescheiden, waarbij als hoofdverplichting van de vervoerster slechts wordt gezien het ter beschikking stellen van het schip en van de vervoerder het vervoer van goederen. Voor dergelijke onderscheid, ook ter sprake gekomen bij de behandeling van de wet van 11 december 1968 (Stb. 658), is weinig reden. In de eerste plaats is het onderscheid in terbeschikkingstelling van het gehele schip voor een gehele lading en het reserveren van niet nader overeengekomen ruimte in een schip voor een enkel collo niet principieel doch gradu-eel. Bovendien worden zeer vele reisbevrachtingen afgesloten op standaardformulieren, die voor reisbevrachtingen gebaseerd zijn op het formulier „Gencon”. De bewoordingen van dit formulier zijn zodanig, dat de daarin belichaamde overeenkomsten onder de definitie van vervoersovereenkomst vallen. Voor tijdbevrachtingen wordt veelal het formulier „Baltimex 1939” gebruikt, uit welks bewoordingen o.a. blijkt, dat deze overeenkomsten zowel onder het begrip „ter beschikking stellen van een schip” als onder de „vervoersovereenkomst” vallen.*

*Het belangrijkste gevolg, waartoe het onderscheid tussen bevrachting en vervoer leidt is dat de vervoerster geen resultaatsverplichting met als inhoud de gave overkomst der goederen heeft, doch een inspanningsverplichting met als inhoud, dat hij zich zal inspannen dit resultaat te bereiken. In de Franse wet wordt dit*

onderscheid dan ook gemaakt: de reisvervrachter is van aansprakelijkheid ontheven als hij in het algemeen aantoonst, dat hij aan zijn verplichtingen voldeed en de tijdvervrachter is slechts aansprakelijk als zijn wederpartij bewijst, dat hij in de vervulling van zijn verrichtingsverplichtingen te kort schoot. In beide gevallen leidt dit tot ten opzichte van de ladingbelanghebbende onbillijk resultaat. Wanneer deze zijn goederen niet of in beschadigde staat ontvangt, zal bij reisbevrachting de vervrachter reeds van aansprakelijkheid bevrijd zijn, wanneer hij aantoonst dat het schip zeewaardig was en dat hij alles deed om de reis naar behoren te doen verlopen. Hij behoeft zich dus niet uit te laten over de oorzaak der schade, doch kan volstaan met een gemakkelijk te leveren bewijs van omstandigheden, die misschien met de schade-oorzaak niets te maken hebben. Bij tijdbevrachting is de positie van de ladingbelanghebbende nog ongunstiger: op hem rust de last te bewijzen, dat de vervrachter niet aan zijn verplichting een zeewaardig schip te leveren voldeed en dat daardoor de schade voortvloeide. Waar echter de feitelijke positie van de ladingbelanghebbende bij vervoer, reisbevrachting en tijdbevrachting niet principieel verschilt, (het is hem er immers in al deze gevallen om te doen zijn goederen van de ene plaats naar de andere verplaatst te krijgen) is een dergelijke drastisch onderscheid in juridisch gevolg niet te rechtvaardigen. Een andere door het Franse recht uit de onderscheiding tussen bevrachting en vervoer getrokken consequentie is, dat de bevrachter geen vracht behoeft te betalen, wanneer de vervrachter niet aan zijn verplichting voldeed een zeewaardig schip te stellen doch desondanks de goederen onbeschadigd ter bestemming afleverde, een slecht aanvaardbare constructie.

Het ontwerp heeft derhalve het systeem van de Franse wet niet overgenomen. Het vervolgt de door Loeff getrokken lijn en is daarbij in zijn opzet nog eenvoudiger. Het gaat, evenals Loeff, uit van de gedachte, dat een schip bijna steeds als vervoermiddel wordt geëxploiteerd en dat de titel betreffende de exploitatie van het schip dus voornamelijk transportrecht zal moeten bevatten. Voor de overzichtelijkheid van de wet is het daarbij van belang, dat alle bepalingen betreffende het goederen-, resp. het personenvervoer in éénzelfde afdeling kunnen worden gevonden en dat verwijzingen tussen deze bepalingen worden vermeden. Een afzonderlijke regeling van de bevrachting zou verwarrend werken en de er aan bestaande behoefte is ook gering daar bevrachting, die geen vervoer beoogt, niet alleen verhoudingsgewijs weinig voorkomt, doch bovendien bijna nooit geschillen tussen partijen tengevolge heeft. Kenschetsend voor de terbeschikkingstelling van een schip, anders dan voor vervoer, is dan ook, dat men in de praktijk voor deze vorm van exploitatie bijna nooit de term „bevrachting” bezigt, doch van „huur en verhuur” spreekt. Men „bevracht” niet een vissersschip om daarmee voor een bepaalde tijd te gaan vissen of een baggermolen om een bepaalde geul te baggeren: men „huurt” deze schepen. Vooral in de binnenvaart wordt de term „bevrachting” nooit anders gebruikt dan ter aanduiding van een overeenkomst tot vervoer van goederen.

Het ontwerp volgt de praktijk en geeft in de afdeling „goederenvervoer” een volledige regeling voor de vervoerovereenkomst. Het verschil tussen vervoer bij wijze van bevrachting, waarbij de vervoerder zijn gehele schip of een gedeelte daarvan ter beschikking van zijn wederpartij stelt en het vervoer, waarbij hij dit niet doet, doch zich slechts verbindt de goederen te vervoeren, komt daarbij slechts incidenteel ter sprake, evenals het verschil tussen reis- en tijdbevrachting.

Het ontwerp beoogt daarmee een overzichtelijke regeling te geven, waarbij verwijzingen konden uitblijven. Aan het gevolgde systeem kleefde echter het bezwaar van onvolledigheid. Daar slechts de vervoerovereenkomst wordt geregeld, ontbreekt in de eerste plaats immers een regeling voor de huur en verhuur van een schip („bareboat charter”). Een dergelijk ongeregeld laten van deze steeds meer voorkomende verhouding is evenwel ongewenst. In de tweede plaats is het, wanneer de wet uitsluitend de vervoerovereenkomst zou regelen, niet mogelijk wettelijke bepalingen op te stellen voor die vormen van scheepsexploitatie die niet het vervoer van goederen inhouden, zoals daar zijn het ter beschikking stellen van hotelschepen, van schepen ter opwekking van elektriciteit en vooral van sleepboten en vissersschepen. Het ongeregeld laten van deze overeenkomsten zou ten gevolge hebben, dat de bepalingen van het gemeene recht, die geen aandacht kunnen besteden aan hun maritieme karakter, op hen van toepassing worden en niet de specifiek zeerechtelijke regelen.

Het ontwerp tracht in beide lacunes te voorzien. In artikel 8.5.4.1 bevat het een zeer summiere regeling van de terbeschikkingstelling van een schip „zonder kapitein” (zie echter het bij art. 8.5.4.1 onder 3 opgemerkte), waarvoor het de term „rompbevrachting” invoert. In de tweede plaats worden in artikel 8.5.4.2 de bepalingen van goederenvervoer (en daarmee eveneens die van tijd- en reisbevrachting) van overeenkomstige toe-

*passing verklaard in die gevallen, waarin de terbeschikkingstelling van het schip geen vervoer beoogt. Men zie het bij deze artikelen opgemerkte.*

*Ten opzichte van het huidige Wetboek van Koophandel kon op deze wijze een zeer grote vereenvoudiging worden bereikt. Door de inkrimping van het regelend recht met betrekking tot bevrachting (het huidige W.v.K. bevat hier wel uitzonderlijk veel „dood recht”) was het bovendien mogelijk voor de bevrachting met een slechts zeer gering aantal artikelen te volstaan.*

*Verdere vereenvoudiging werd bereikt door het specieuze onderscheid, dat het W.v.K. maakt tussen vervoer van stukgoederen al dan niet per lijndienst, te doen vervallen<sup>94</sup>.*

Om verwarring te vermijden moet worden aangestipt dat ook de oude Nederlandse wetgeving de reisbevrachting steeds als een vervoerovereenkomst beschouwde<sup>95</sup>, en dat ook de tijdbevrachting een vervoerovereenkomst kon uitmaken<sup>96</sup>, precies de omgekeerde redenering van die welke het merendeel van de Belgische rechtsleer schijnt te willen volgen.

#### - ANDERE LANDEN

**6.36.** De Italiaanse *Codice della navigazione* uit 1942 bevat onderscheiden regelingen betreffende de "locazione di nave" of scheepshuur (art. 376 e.v.), de "noleggio" of bevrachting (art. 384 e.v.) en het "trasporto" of vervoer (art. 396 e.v.). In principe gelden deze regelingen ook voor de binnenvaart (art. 468).

De bepalingen over scheepshuur en bevrachting zijn erg summier gehouden. De Italiaanse rechtsleer noteert dat de wetsbepalingen bovendien voorbijgestreefd zijn door de commerciële praktijk. Verder valt op dat de onderlinge verhouding tussen bevrachting en vervoer ook in Italië kopbrekens veroorzaakt<sup>97</sup>. Nochtans wordt de *Codice* beschouwd als één van de eerste wetboeken die bevrachting en vervoer duidelijk trachtten te onderscheiden<sup>98</sup>.

**6.37.** Het Noors Maritiem Wetboek behandelt in Deel IV de "Contracts of Carriage"<sup>99</sup>. Het omvat een Hoofdstuk 13 over "Carriage of General Cargo", een Hoofdstuk 14 over bevrachting ("Chartering of Ships") en een Hoofdstuk 15 over passagiersvervoer ("Carriage of Passengers and their Luggage").

Het uitvoerige Hoofdstuk over bevrachting bevat de volgende bepalingen:

#### *Chapter 14. Chartering of Ships*

##### *I. General Provisions*

##### **Section 321 Scope of application. Definitions**

*The provisions relating to chartering apply to the chartering of the whole or a part of a ship. The provisions relating to voyage chartering also apply to consecutive voyages unless otherwise stated.*

*For the purposes of the present Chapter, the following words have the following meanings:*  
*carrier, the person who, through a contract, charters out a ship to another (the charterer);*  
*shipper, the person who delivers the goods for loading;*

<sup>94</sup> PG Boek 8 NBW, 322-325.

<sup>95</sup> Zie o.m. Cleveringa, 388.

<sup>96</sup> Zie o.m. Cleveringa, 390.

<sup>97</sup> Zie o.m. Carbone-Celle-Lopez de Gonzalo, 194-198.

<sup>98</sup> Aldus Rodière TGDAM AT I, 8, nr. 1; in dezelfde zin Athanassopoulou, 108.

<sup>99</sup> Omtrent de door de Noorse wetgever gebezigde terminologie, zie Falkanger-Bull-Brautaset, 249 e.v.

*voyage chartering, chartering where the remuneration is to be calculated per voyage;  
consecutive voyages, a certain number of voyages to be performed after one another according to a chartering agreement in respect of a specific ship;  
time chartering, chartering where the remuneration is to be calculated per unit of time;  
part chartering, chartering under a charter party for less than an entire ship or less than a full cargo.*  
The provisions of the present Chapter apply to contracts for the chartering of ships in domestic trade in Norway and in trade between Norway, Denmark, Finland and Sweden. For domestic trade in Denmark, Finland and Sweden, the law of the state where the carriage is performed apply.  
In respect of chartering in trade not covered by paragraph three, the provisions of the present Chapter apply when Norwegian law is applicable.

#### Section 322 Freedom of contract

*The provisions of the present Chapter do not apply in so far as anything to the contrary follows from the contract, practice established between the parties, or custom of the trade or other usage which must be considered binding upon the parties.*

*In connection with voyage chartering in domestic trade in Norway and in trade between Norway, Denmark, Finland and Sweden, the provisions of Section 347 cannot be dispensed with by agreement to the detriment of a shipper, voyage charterer or receiver. The same applies to the provisions of Section 501 paragraph one no. 7 and paragraph two first sentence. Concerning restrictions on the freedom of contract in domestic trade in Denmark, Finland and Sweden, the law of the state in which the carriage is performed shall apply.*

*In connection with chartering as mentioned in Section 252 paragraphs one and two, the provisions of section 338 relating to the issuing of a bill of lading cannot be dispensed with to the detriment of a shipper.*

*Nor can the provisions of the present Chapter be dispensed with by agreement when this follows from Section 325, cf. Section 347 paragraph two and Section 383 paragraph two.*

#### Section 323 Chartering of a specific ship. Full cargo

*If the chartering agreement is for a specific ship, the carrier cannot perform it with another ship. If the contract gives the carrier the right to use another ship than the one agreed and otherwise to use other ships, the carrier can only offer a ship which is as suitable as the agreed ship. The right may be exercised several times. If the contract is for an entire ship or a full cargo, the carrier may not carry goods for anyone other than the charterer. This applies even if the ship has to sail in ballast to commence a new voyage.*

#### Section 324 Assignment of a chartering agreement

*If the charterer assigns his right according to a chartering agreement to someone else or subcharterers the ship, the charterer remains responsible for the performance of the contract.*

*The carrier may not assign the chartering agreement without the consent of the charterer. If the charterer has consented, the liability of the carrier under the contract ceases.*

#### Section 325 Tramp bill of lading

*If the carrier issues a bill of lading for goods carried on the ship, the bill of lading shall govern the conditions for the carriage and delivery of the goods as between the carrier and a third party holder of the bill of lading. Provisions of the chartering agreement which are not included in the bill of lading cannot be invoked against a third party unless the bill of lading includes a reference to them.*

*The provisions relating to bills of lading in Sections 295 to 307 also apply to a bill of lading as mentioned in paragraph one. When it follows from Section 253 that the provisions of Chapter 13 apply to the bill of lading, the liabilities and rights of the carrier in relation to third parties are governed by the provisions of Sections 274 to 290, cf. Section 254.*



## II. Voyage Chartering

### Introductory Provisions

#### Section 326 Freight

*If the freight does not follow from the contract, the freight payable is that which was current at the time of the conclusion of the contract.*

*If other or more goods have been loaded than agreed, freight is paid for them at the rate current at the time of loading, but not less than the agreed freight.*

#### Section 327 Seaworthiness

*The carrier shall ensure that the ship is seaworthy, including that it is properly manned and equipped and that the holds, refrigerated and cold-storage storerooms and other parts of the ship in which goods are loaded are in a proper condition for the reception, carriage and preservation of the goods.*

#### Section 328 Voyage charterer's choice of loading and discharging ports

*If the chartering agreement gives the voyage charterer the right to choose the loading or discharging port, the ship shall go to the port nominated by the charterer provided there is free access and the ship can lie safely afloat and without hindrance enter or depart with the cargo on board. The nomination of the port of discharge is made at the latest on the completion of the loading.*

*If the voyage charterer has ordered the ship to an unsafe port, the voyage charterer is liable for any damage caused to the ship thereby, unless the damage is not caused by the personal fault or neglect of the voyage charterer or that of anyone for whom the voyage charterer is responsible.*

*In respect of consecutive voyages, any right to choose which voyages the ship shall perform must be exercised so that the total lengths of laden voyages and ballast voyages are essentially equal. Otherwise the voyage charterer is liable to pay damages for loss of freight.*

*The voyage charterer may not change his or her choice of port or voyage.*

#### Section 329 Place of loading

*If no specific place of loading has been agreed, the ship is berthed at the loading place nominated by the voyage charterer, provided there is free access and the ship can lie safely afloat and without hindrance depart with the cargo on board.*

*If a place of loading has not been nominated in time, the ship may be berthed at any customary loading place. If this is not possible, the voyage carrier<sup>1</sup> shall choose a berth where loading can reasonably take place.*

*Whether a particular loading place has been agreed or not, the voyage charterer can demand to have the ship shifted from one loading berth to another at his or her own expense.*

### Loading time

#### Section 330 The loading time

*The voyage carrier is obliged to let the ship lie for loading for a given loading time which includes lay time and time on demurrage. When the chartering is on liner terms (linjefartsvilkår), no time on demurrage is included in the loading time.*

#### Section 331 Length of lay time

*The lay time is the time which, at the time of the conclusion of the chartering agreement, the loading can reasonably be expected to take. When the lay time is calculated, the nature and size of the ship and cargo, the loading gear on board and in the port, and other similar circumstances shall be taken into consideration.*

*The lay time is calculated under the clauses*

*1) fac (fast as can), on the basis of loading being performed as fast as the ship can receive the cargo with undamaged loading gear;*

2) *faccop* (fast as can custom of the port), on the basis of loading being performed as fast as the normal loading methods of the port permit; or

3) *liner terms* (*linjefartsvilkår*), on the basis of loading being performed as fast as normal for loading in the port in liner trade, plus any time lost due to congestion.

If a total loading and discharge time has been agreed, the lay time does not expire until the total time has expired.

The lay time is calculated in working days and working hours. As a working day is counted weekdays on which the number of hours worked is the normal number for weekdays in that port, and as working hour each hour which can be used for loading on a weekday. For days on which fewer hours are worked than on working days, the number of hours shall be reckoned which are normally used for loading.

#### Section 332 Commencement of lay time

The lay time does not begin to run until the ship is at its loading berth, ready to receive cargo, and the voyage carrier has given notice to that effect.

Notice can be given in advance, but not before the ship has reached the loading port. If it subsequently should appear that the ship was not ready to receive cargo, the time lost due to necessary preparations is not counted as lay time.

Notice is given to the shipper or, if he or she cannot be found, to the voyage charterer. If neither the shipper nor the voyage charterer can be found, notice is regarded as given when sent in an appropriate manner.

The time is calculated either from the time when work in the port normally begins in the morning, or from the end of the mid-day break. Notice must have been given in the former case no later than one hour before the end of office hours on the previous working day, and in the latter case by ten o'clock in the morning of the same day.

#### Section 333 Hindrances

If the ship cannot be berthed at the loading place<sup>1</sup> owing to a hindrance on the part of the voyage charterer, notice of readiness can nevertheless be given with the effect that the lay time commences to run. The same applies in the event of congestion and also in the event of other hindrances which the voyage carrier could not reasonably have taken into account at the time when the contract was concluded.

The lay time does not include time lost owing to a hindrance on the part of the voyage carrier.

The same applies to time lost because the ship, owing to circumstances which the voyage carrier could reasonably have taken into account at the time when the contract was concluded, has been berthed in a loading place which is not customary. On the other hand, time lost in shifting the ship is included.

#### Section 334 Time on demurrage

Time on demurrage is the time after the expiry of the lay time which the ship has to remain berthed in order to be loaded, unless the length of the time on demurrage has been specified in the contract.

Demurrage is calculated in running days and hours from the expiry of the lay time. Section 333 paragraph two apply correspondingly.

#### Section 335 Compensation for time on demurrage

The voyage carrier is entitled to special compensation for the time on demurrage. The amount is determined with regard to the freight and the increase or reduction in the voyage costs of the carrier which follows from the ship being at rest.

Payment is due on demand.

If the compensation is not paid or security provided, the voyage carrier is entitled to make a note of the claim in the bill of lading. If the voyage carrier does not do so, he or she may set a reasonable time limit for payment. If the amount is not paid within the time limit, the voyage carrier is entitled to cancel the chartering agreement and claim damages under ordinary contractual rules for losses resulting from the termination of the voyage.

## *Loading*

### **Section 336 Loading and stowage**

*If nothing else follows from any custom of the port, the voyage charterer shall deliver the goods at the ship's side and the voyage carrier<sup>1</sup> shall take it on board. Under the clauses*

*1) fio (free in and out), the voyage charterer shall provide for the loading;*

*2) h (linjefarsvilkår), the voyage carrier shall provide for the loading.*

*The voyage carrier<sup>1</sup> provides ceiling and other necessities for stowage, and carries out the stowage.*

*With respect to deck cargo, Section 263 applies correspondingly.*

*If, because of circumstances which the voyage carrier could reasonably have taken into account at the time when the contract was concluded, the ship is placed in a berth which is not customary, the voyage carrier is liable for the increased expenses in consequence thereof.*

### **Section 337 Delivery of the goods**

*The goods shall be delivered and loaded with due dispatch. They shall be delivered in such a manner and condition that they can easily and safely be taken on board, stowed, carried and discharged.*

*The provisions of Sections 256 to 259 apply correspondingly.*

### **Section 338 Shipped bill of lading**

*When the goods have been loaded, the voyage carrier or the master or the person otherwise authorized by the voyage carrier shall, at the request of the shipper, issue a shipped bill of lading, provided the necessary documents and information have been made available.*

*The shipper is entitled to request separate bills of lading for various parts of the goods unless this entails a significant inconvenience.*

*If a bill of lading is issued containing other terms than those stated in the chartering agreement, and this increases the voyage liability of the carrier, the voyage charterer<sup>3</sup> shall hold the voyage carrier harmless.*

## *The Voyage*

### **Section 339 The voyage carrier's duty of care**

*The voyage shall be performed with due dispatch and otherwise with due care. The provisions of Sections 262, 266 and 267 apply correspondingly.*

### **Section 340 Deviation. Substitute port**

*Deviation is only permitted for the purpose of rescuing persons or salvaging ships or cargo or on other reasonable grounds.*

*If hindrances arise which prevents the ship from reaching its port of discharge and discharging the cargo, or from doing so without unreasonable delay, the voyage carrier may instead choose another reasonable port of discharge.*

### **Section 341 Distance freight**

*If part of the voyage has been performed when the chartering agreement is cancelled or ceases or when for some other reason the goods are discharged in a port other than the agreed port of discharge, the voyage carrier is entitled to distance freight. Section 344 shall apply correspondingly.*

*Distance freight is the agreed freight less an amount calculated on the basis of the proportion of the remaining distance to the length of the agreed voyage. Consideration is also made to the duration and the special costs of such voyages. Distance freight cannot exceed the value of the goods.*

*Either party can demand to have the distance freight calculated by an average adjuster. A dispute as to the correctness of the decision of the average adjuster can be brought before the Courts of law.*

#### Section 342 Dangerous goods

*If dangerous goods have been loaded and the voyage carrier<sup>1</sup> was not aware of their dangerous properties, the voyage carrier may, according to the circumstances, discharge the goods, render them innocuous or destroy them with no obligation to pay damages. The same applies even if the voyage carrier was aware of the dangerous properties of the goods, if danger to any person or property subsequently arises which makes it unjustifiable to keep the goods on board.*

#### *Discharge and Delivery of the Goods, etc.*

#### Section 343 Discharge

*With regard to the discharge berth, discharge time and the discharge of the goods, the provisions of Sections 329 to 337 apply correspondingly. What is stated there concerning the voyage charterer shall apply to the receiver of the goods.*

*The person who demonstrates authority as receiver is entitled to inspect the goods before taking reception of them.*

*If there are more than one receiver for goods carried under the same chartering agreement, they may not nominate a discharge berth or demand that the ship be shifted unless they all agree.*

*Increased costs resulting from damage to the goods or the need to dispose of them because of damage shall be paid by the voyage charterer if the damage is due to the nature of the goods or to the fault or neglect on the part of the voyage charterer. Under fio (free in and out) terms, the voyage charterer carries the costs unless the voyage carrier<sup>1</sup> is liable for the damage according to the provisions of Section 347.*

#### Section 344 Freight for goods no longer in existence

*Freight cannot be claimed in respect of goods which no longer exist at the end of the voyage, unless the loss is a consequence of the nature of the goods itself, insufficient packing or fault or neglect on the part of the voyage charterer, or if the voyage carrier has sold them for the account of the owner or has discharged them, rendered them innocuous or destroyed them pursuant to Section 342.*

*Freight paid in advance shall be repaid if the voyage carrier<sup>d</sup> according to paragraph one is not entitled to freight.*

#### Section 345 The receiver's and the voyage charterer's liability<sup>1</sup> for freight. Right of retention

*By taking delivery of the goods, the receiver becomes liable for freight and other claims according to the provisions of Section 269.*

*The voyage carrier may in any event demand payment from the voyage charterer according to the provisions of Section 273.*

*The voyage carrier has a right of retention according to the provisions of Section 270.*

#### Section 346 Warehousing of the goods

*If the receiver fails to satisfy the conditions for delivery of the goods, or delays the discharge so that it cannot be completed by the agreed time or otherwise without unreasonable delay, the voyage carrier has the right to discharge the goods and warehouse them in safe custody on the account of the receiver. The receiver shall be notified of the warehousing.*

*If the receiver refuses to take delivery of the goods or is not known or cannot be found, the voyage carrier shall notify the voyage charterer as quickly as possible. If the receiver does not appear soon enough to permit completion of discharge in time, the voyage carrier shall discharge and warehouse the goods. The receiver and the voyage charterer shall be notified of the warehousing.*

*A notification according to paragraphs one and two shall state a reasonable time limit after the expiry of which the voyage carrier<sup>1</sup> may sell or otherwise dispose of warehoused goods. Section 272 apply to the sale of or other measures adopted in respect of the goods.*

#### Section 347 Cargo damage. Delayed delivery

*The voyage carrier is liable according to the provisions of Sections 274 to 285 and 287 to 289 for losses resulting from goods being lost, damaged or delayed while in the custody of the voyage carrier. The provisions relating to domestic trade in Norway in Section 276 paragraph three and 280 paragraph two do not apply. The provisions of Section 286 apply correspondingly.*

*A receiver who is not the voyage charterer is entitled to damages according to paragraph one.*

*If the receiver holds a bill of lading issued by the voyage carrier, the receiver can also invoke the provisions of Section 325.*

#### *Breach of Contract and Hindrances on the Part of the Voyage Carrier<sup>1</sup>*

#### Section 348 Cancellation time

*If a ship is to be ready to load<sup>1</sup> by a certain time (the cancellation time), the voyage charterer is entitled to cancel the chartering agreement if the ship is not ready to load or notice of readiness to load has not been given before that time.*

*If the voyage carrier gives notice that the ship will arrive after the cancellation time, and states when it will be ready for loading, the voyage charterer must cancel the contract without undue delay. If the contract is not cancelled, the stated time will be the new cancellation time.*

#### Section 349 Delay and other breach of contract

*The voyage charterer is entitled to cancel the chartering agreement because of delay or other breach of contract on the part of the voyage carrier provided that the breach of contract is substantial.*

*Once loading has been carried out, the voyage charterer is not entitled to cancel the contract in so far as discharging the goods would entail significant loss or inconvenience to other charterers. In the case of consecutive voyages, the voyage charterer is not entitled to cancel in respect of a single voyage unless its performance is insignificant for the voyage carrier in relation to the remaining voyages.*

*If the voyage charterer wishes to cancel the contract, he or she must give notice thereof without undue delay after he or she must be assumed to have learned of the breach of contract. If the voyage charterer fails to do this, the right of cancellation is lost.*

#### Section 350 Loss of the ship

*If the chartering agreement is for a named ship and it is lost or damaged beyond repair, the voyage carrier is not obliged to perform the voyage. In such cases, the voyage carrier is not entitled to perform the voyage with another ship, even if the contract permits him or her to use another ship than the contracted one.*

#### Section 351 The voyage carrier's liability for damages

*If, as a result of delay or other breach of contract on the part of the voyage carrier, losses occur which are not covered by Section 347, Sections 275 and 276 apply correspondingly. The provision relating to domestic trade in Norway in Section 276 paragraph three does not apply.*

#### *Breach of Contract and Hindrances on the Part of the Voyage Charterer*

#### Section 352 Renunciation prior to loading

*If the voyage charterer renounces the chartering agreement before loading has commenced, or has failed on the completion of loading to deliver all the goods covered by the contract, the voyage carrier is entitled to damages for loss of freight and other damage. In the case of consecutive voyages, renunciation in respect of a single voyage is allowed only if its performance is insignificant for the voyage carrier in relation to the remaining voyages.*

*When the amount of damages is to be fixed, whether the carrier failed without due cause to bring other goods is taken into consideration.*

*Damages cannot be claimed if delivery or carriage of the goods or its importation into its destination must be considered precluded because of circumstances which the voyage charterer ought not to have taken into account at the time when the contract was concluded, such as export or import bans or other measures adopted by public authorities, accidental destruction of all goods of the kind covered by the contract, or similar circumstances. The same applies if the contract relates to specific goods which are accidentally destroyed.*

*If the voyage charterer wishes to invoke a circumstance as mentioned in paragraph three, he or she must give notice of this without undue delay. If the voyage charterer fails to do so, the voyage charterer is obliged to compensate the losses caused thereby.*

#### Section 353 Right of cancellation

*If the voyage charterer can renounce the chartering agreement without incurring liability for damages, cf. Section 352 paragraph three, the voyage carrier is entitled to cancel the contract provided the voyage charterer<sup>1</sup> gives notice thereof without undue delay.*

*If the voyage charterer does not deliver all the goods covered by the contract, the voyage carrier may set a reasonable time limit within which the voyage charterer shall pay damages or provide security. If this is not done within the time limit, the voyage carrier is entitled to cancel the contract. The voyage carrier is moreover entitled to damages according to Section 352 unless the voyage charterer is not liable for not having delivered the missing goods.*

#### Section 354 Renunciation after loading

*After loading has been performed, the voyage charterer cannot demand that the goods be discharged or the voyage interrupted if that would entail significant loss or inconvenience to the voyage carrier or other charterers. The provisions of Sections 352 and 353 apply correspondingly.*

#### Section 355 Delays in loading

*If the time on demurrage has been agreed and on the expiry of the loading time the voyage charterer has not delivered the goods or only delivered part of them, the provisions of Sections 352 and 353 apply correspondingly. The same applies when the contract contains a liner terms clause and the lay time has expired.*

*If the time on demurrage has not been agreed, but loading is so delayed as to cause the voyage carrier significant loss or inconvenience even though demurrage is paid, the voyage carrier is entitled to cancel the contract or, if some goods have already been delivered, declare the loading completed. In such a case, the provisions of Sections 352 and 353 apply correspondingly.*

#### Section 356 Other delays

*If the ship is delayed after loading or during the voyage as a consequence of circumstances on the part of the voyage charterer, the voyage carrier is entitled to damages unless the delay is not due to the fault or neglect of the voyage charterer or anyone for whom the voyage charterer is responsible. The same applies correspondingly if the ship is delayed during discharge because it is impossible for the voyage carrier to warehouse the goods in accordance with Section 346.*

*If, in the case of consecutive voyages, freight, demurrage or other claims according to the chartering agreement are not paid when due, the voyage carrier may set a reasonable time limit for payment. If the claim is not paid by the time limit, the voyage carrier is entitled to suspend the performance or cancel the contract. The voyage carrier is entitled to damages under ordinary contractual rules for losses sustained because of the suspension or, if the contract is cancelled, because the remaining voyages cease.*

#### Section 357 Damage caused by the goods

*If the goods have caused losses to the voyage carrier or damage to the ship, the voyage charterer is obliged to pay damages if the damage is caused by the personal fault or neglect of the voyage charterer or that of anyone for whom the voyage charterer is responsible. The same applies in the event of damage to other goods on board the ship.*

### *Termination of Chartering Agreements*

#### **Section 358 War risk**

*If, after the conclusion of a chartering agreement, it appears that the voyage will entail danger to the ship, persons on board or the cargo because of war, blockade, insurrection, civil commotion or piracy or other armed violence, or that such a risk is significantly increased, both the voyage carrier and the voyage charterer is entitled to cancel the contract without liability for damages, even if the voyage has commenced. The party intending to cancel must give notice of this without undue delay. Failing this, that party is liable to damages for the losses caused thereby. If the risk can be averted by leaving behind or discharging part of the goods, the contract can only be cancelled in respect of that part. Provided it does not cause significant loss or inconvenience to other charterers, the voyage carrier may nevertheless cancel the entire contract if damages is not paid or security provided at his or her request for loss of freight and other losses.*

#### **Section 359 Consecutive voyages**

*In the case of consecutive voyages, cancellation according to Section 358 in respect of a single voyage is allowed only if its performance is insignificant in relation to the remaining voyages. If the chartering agreement entitles the voyage charterer to choose which voyages the ship is to perform, cancellation according to Section 358 can only take place if the danger has a significant bearing on the fulfilment of the contract.*

#### **Section 360 Costs of delay**

*If, after loading has commenced, the ship is delayed because of danger as mentioned in Section 358, either in the loading port or in another port on the voyage, the costs of the delay are regarded as general average costs and apportioned among the ship, the freight and the cargo according to the rules governing general average. If the chartering agreement is cancelled, however, this shall not apply to costs accruing after that time.*

#### **Section 361 Expiration of the contract period for consecutive voyages**

*If the ship has been chartered for as many voyages as it can perform within a stated period, and if, prior to the expiration of that period, the voyage charterer has been notified that the ship is ready to take on cargo, the voyage shall be performed even if this entails performance entirely or partly after the expiration of the contract period.*

*If it is evident that the ship cannot reach the port of loading and be ready for loading prior to the expiration of the contract period, the voyage carrier is not obliged to send the ship to the port of loading.*

*If the voyage carrier gives notice that the ship may reach the loading port too late and requests instructions, the voyage charterer can decide either that the voyage shall be performed under the chartering agreement, or that the contract shall expire. The contract expires if the voyage charterer fails to order the completion of the voyage without undue delay after receiving the notification.*

### *III. Quantity Contracts*

#### **Section 362 Scope of application**

*The provisions relating to quantity contracts apply to carriage by ship of a definite quantity of goods divided into several voyages within a given period.*

*If it has been agreed that the voyages are to be performed consecutively by a specific ship, the provisions does, however, not apply.*

#### **Section 363 Right to choose quantities**

*If the contract allows latitude as to the total quantity of goods to be carried, the charterer<sup>1</sup> has the right to choose.*

*If the contract allows latitude as to the quantity to be carried on each voyage, the carrier has the right to choose.*

#### Section 364 Shipment schedules

*The charterer shall draw up shipment schedules for periods of reasonable length in relation to the period to which the contract applies, and inform the carrier of the schedule in good time.*

*The charterer shall see that the quantity covered by the contract is reasonably divided over the contract period. The size of the ship to be used shall be taken into consideration.*

#### Section 365 Notice of shipment

*The charterer shall give reasonable advance notice of shipments. The notice shall state when, at the latest, the goods will be ready for shipment.*

#### Section 366 Nomination of ships

*When notice of a shipment has been given, the carrier is obliged to provide a ship suitable for the timely performance of the voyage. The carrier shall give the charterer<sup>1</sup> reasonable notice of which ship is to perform the voyage, and of its cargo capacity and expected time of arrival at the loading port.*

*The carrier is not obliged to provide a ship for goods which are not ready for loading by the expiration of the contract period, unless the delay is caused by circumstances beyond the control of the charterer and is not significant.*

#### Section 367 Performance of voyages

*When the carrier has given notice according to Section 366, the provisions relating to voyage chartering or carriage of general cargo apply to the carriage to be performed.*

*If the carrier no longer has an obligation to perform a single voyage because of circumstances for which the carrier is responsible, the charterer is entitled to demand carriage of the goods or of a corresponding quantity of new goods.*

*If the termination of the voyage gives grounds for assuming that subsequent voyages will not be performed without significant delay, the charterer is entitled to cancel the contract for the remaining period.*

#### Section 368 Delayed notice of shipments and of the schedule of shipments

*If the charterer fails to give timely notice of a shipment, the carrier<sup>1</sup> may set a reasonable additional time limit. If the time limit is exceeded, the carrier is entitled to either give notice of a ship according to Section 366 and in accordance with the current shipment schedule, or cancel the contract for the voyage in question.*

*If the delay gives reason to expect significant delays in notices of subsequent shipments, the carrier is entitled to cancel the contract for the remaining period.*

*The carrier is entitled to damages unless the delay was due to circumstances as mentioned in Section 352 paragraph three.*

*If the charterer fails to give the carrier timely notice of the shipment schedule, the carrier may set a reasonable additional time limit. If the time limit is exceeded, the carrier is entitled to cancel the contract for the remaining part. Paragraph three applies correspondingly.*

#### Section 369 Delayed nomination of a ship

*If the carrier fails to give timely notice of the ship, the charterer may set a reasonable new time limit. If the time limit is exceeded, the charterer is entitled to cancel the contract for the voyage in question.*

*If the delay gives reason to expect significant delays in notices of ships for subsequent shipments, the charterer is entitled to cancel the contract for the remaining period.*

*The charterer is entitled to damages unless the delay was due to a hindrance beyond the control of the carrier which the carrier could not reasonably be expected to have taken into account at the time when the contract was concluded, or the consequences of which he or she could not reasonably have prevented or overcome.*

#### Section 370 Overdue payment of freight, etc.

*If freight, demurrage or other claims according to the contract are not paid when due, the carrier may set a reasonable time limit for payment. If the claim has not been met by the expiration of the time limit, the car-*



rier is entitled to suspend the performance of the contract or, if the delay constitutes a substantial breach of contract, cancel the contract.

The carrier is entitled to damages according to ordinary contractual rules for losses following from the suspension of the performance or, if the contract is cancelled, from the termination of the remaining voyages.

On completing a voyage under the contract, the carrier has a right of retention of cargo for the amounts outstanding according to the contract. In relation to a third party who holds a bill of lading issued by the carrier, this only applies if the claim has been entered on the bill of lading, cf. Section 325.

#### Section 371 War risk

If, during the contract period, war breaks out or warlike conditions or a significant increase in the risk of war arise, and this has a significant bearing on the performance of the contract, both the voyage carrier and the voyage charterer are entitled to cancel the contract without liability for damages.

The party intending to cancel the contract must give notice of this without undue delay. Failing this, that party shall be liable to damages for the losses caused thereby.

### IV. Time Chartering

#### Delivery of the Ship

#### Section 372 Condition and equipment of the ship

The time carrier shall place the ship at the time charterer's disposal at the agreed place and time.

The time carrier shall, when delivering the ship, ensure that its condition, mandatory certificates, manning, provisions and other equipment satisfy the requirements of ordinary trade in the trading area stipulated in the chartering agreement.

The ship shall moreover carry enough fuel to enable it to reach the nearest convenient bunkering port. The time charterer shall take over the bunker fuel and pay for it at the price current at that port.

#### Section 373 Survey

On delivery of the ship, both the time carrier and the time charterer may request a normal survey of the ship, its equipment, and its fuel supply.

Each of the parties shall pay half the costs, including time lost in connection with the survey.

Unless the contrary is shown, the survey report is evidence of the condition of the ship and its equipment and fuel supply.

#### Section 374 Delivery of the ship at sea

If the parties have agreed that the ship is to be delivered at sea, the time carrier shall notify the time charterer of the delivery, stating the position of the ship and the time of the delivery.

Survey as mentioned in Section 373 shall be carried out at the first port of call of the ship after delivery. If defects are shown, freight shall not be paid for the time lost in making the defects good. If the chartering agreement is cancelled by the time charterer according to Section 376, the time carrier loses his claim for hire from the time of delivery.

#### Section 375 Cancellation Time. Delayed delivery

If, according to the chartering agreement, a ship is to be ready for loading by a certain time (the cancellation time), the time charterer is entitled to cancel the chartering agreement if the ship is not ready for loading or notice of readiness to load has not been given before that time. The same applies correspondingly if the ship is otherwise to be delivered by a date specified in the contract.

If the time carrier gives notice that the ship will arrive late and states when it will be ready for loading or delivery, the time charterer<sup>1</sup> must cancel without undue delay. If the contract is not cancelled, the stated time will be the new cancelling time.

*If, in other cases, the ship is delivered too late, the time charterer is entitled to cancel the contract if the delay constitutes a substantial breach of contract.*

#### Section 376 Defects in the ship

*If, on delivery, there are defects in the ship or its equipment, the time charterer is entitled to claim a reduction of freight or, if the breach of contract is substantial, to cancel the contract. This does not apply if the defect is made good by the time carrier without such delay as would entitle the time charterer to cancel the contract according to Section 375.*

#### Section 377 Liability for damages

*The time charterer is entitled to damages in respect of losses resulting from late delivery or defects on delivery unless the delay or defect is not due to the fault or neglect of the time carrier or anyone for whom the time charterer is responsible. The time charterer is also entitled to damages for losses resulting from the ship's lack of characteristics or equipment at the time of the conclusion of the contract which must be regarded as having been guaranteed.*

### *Performance of the Voyages*

#### Section 378 The time charterer's right of disposal

*During the period of the charter the time carrier<sup>1</sup> shall perform the voyages ordered by the time charterer in accordance with the chartering agreement. Section 372 paragraph two apply correspondingly.*

*The time carrier shall, however, not be obliged to perform a voyage which exposes the ship, persons on board or the cargo to danger in consequence of war, warlike conditions, ice or other danger or significant inconvenience which the time carrier could not reasonably have foreseen at the time when the contract was concluded.*

*The time carrier is not obliged to carry easily flammable, combustible, corrosive or other dangerous goods unless they are delivered in such a condition that they can be carried and delivered in accordance with the requirements and recommendations of the authorities of the country where the ship is registered, the country where the owner has his or her principal place of business, and the ports of call included in the voyage. Nor is the time carrier obliged to carry live animals.*

#### Section 379 Duty to inform

*The time carrier shall keep the time charterer informed of all matters of importance to the time charterer relating to the ship and the voyages. The time charterer shall inform the time carrier of planned voyages.*

#### Section 380 Fuel

*The time charterer shall keep the ship supplied with fuel and water for its engines. The time charterer is responsible for supplying fuel which meets the agreed specifications.*

#### Section 381 Loading and discharging, etc.

*The time charterer shall provide and pay for the reception, loading, stowing, trimming, securing, discharging and delivery of the cargo. The cargo must be stowed so as to ensure that the ship is stable and the cargo is secure. To the extent required for the safety and stability of the ship, the time charterer shall follow the instructions of the time carrier as to the allocation of the cargo.*

*The time charterer can request such assistance from the master and crew as is usual in the trade in question. Overtime and other special expenses in connection with such assistance is paid by the time charterer.*

*If the time carrier incurs liability for damages as a result of the loading, stowing, trimming, securing, discharging or delivery of the cargo, the time charterer<sup>1</sup> shall indemnify the time carrier unless the loss was due to the participation of the master or crew or to other circumstances for which the time carrier is responsible.*

### Section 382 Bill of lading

*The time carrier shall issue a bill of lading for the goods loaded for the voyage the ship is to perform, with the conditions usual in the trade in question. If the time carrier thereby incurs liability to the holder of the bill of lading in excess of the liability according to the chartering agreement, the time charterer shall hold the time carrier harmless.*

*The time carrier is not obliged to obey instructions from the time charterer to deliver the goods to a non-authorized receiver, or otherwise contrary to the bill of lading, if to do so would be contrary to upright dealing and good faith. The time carrier can in any event demand security for any liability which such delivery may entail.*

### Section 383 Cargo damage. Delayed delivery

*The time carrier is liable to the time charterer according to the provisions of Sections 274 to 285 and 287 to 289 for losses resulting from the goods being lost, damaged or delayed while in the custody of the time carrier. The provisions relating to domestic trade in Norway in Section 276 paragraph three and Section 280 paragraph two do not apply. The provisions of Section 286 apply correspondingly.*

*A receiver who is not the time charterer is also entitled to damages according to paragraph one. If the receiver holds a bill of lading issued by the time carrier, the receiver may also invoke the provisions of Section 325.*

### Section 384 Delay and other breach of contract on the part of the time carrier

*If the ship is not kept seaworthy or otherwise in the condition as stipulated in the contract, or if the voyages are not timely performed, or if there are other breaches of contract on the part of the time carrier, the time charterer is entitled to cancel the chartering agreement if, as a result of the breach, the purpose of the contract will be essentially frustrated. If the time charterer wishes to cancel the contract, he or she must give notice of this without undue delay after the time when he or she learned or must be assumed to have learned of the breach of contract. If the time charterer does not do so, the right of cancellation is lost.*

*The time charterer is entitled to damages for losses caused by the ship being lost or damaged beyond repair<sup>3</sup> or failure to keep it seaworthy and otherwise in the condition stipulated in the contract, if this is due to fault or neglect of the time carrier or anyone for whom the time carrier is responsible. The same applies to losses due to fault or neglect in connection with assistance as mentioned in Section 381 paragraph two, with carrying out the time charterer's orders, or with other breaches of contract.*

### Section 385 Damage to the ship

*The time carrier is entitled to damages for damage to the ship caused by the fault or neglect of the time charterer or anyone for whom the time charterer is responsible.*

*If the damage arises because the time charterer has ordered the ship to an unsafe port, the time charterer is liable unless the damage is not caused by the personal fault or neglect of the time charterer or that of anyone for whom the time charterer is responsible.*

### Section 386 General average. Salvage

*The general average contribution in respect of the freight is paid by the time charterer. The same applies to contributions apportioned to bunker fuel and other equipment on board belonging to the time charterer. If, in a general average, contribution is made in respect of expenses or loss suffered by the time charterer, the time charterer is entitled to the compensation.*

*The time carrier may rescue persons without the consent of the time charterer. The time carrier may also salvage ships and other property provided this does not unreasonably affect the time charterer. Of the time carrier's portion of the net salvage reward or net special compensation, cf. Section 456 paragraph two, the time charterer is entitled to one third.*

### Section 387 Voyage expenses

*The time charterer shall meet all the expenses for the performing of voyages that shall not, according to the provisions of this Chapter, be met by the time carrier.*

### Redelivery of the Ship

#### Section 388 Redelivery. Survey

*The time charterer shall redeliver the ship to the time carrier at the agreed place and time.*

*The provisions of Section 372 paragraph three, Section 373, and Section 374 paragraph one and paragraph two first sentence apply correspondingly to redelivery of the ship. This also applies when the chartering agreement has been cancelled or has been terminated prior to the expiration of the charter period.*

#### Section 389 Exceeding the charter period

*Unless a fixed period has been agreed for redelivery, the time carrier is obliged to commence a new voyage although this may exceed the agreed time for redelivery. This does not apply if the overlap is longer than what can be considered reasonable.*

*For excess of time as is permissible according to paragraph one, the time charterer shall pay the agreed hire. For other excess of time, the time charterer shall pay the current hire, but not less than the agreed hire, plus damages according to ordinary contractual rules for other losses incurred by the time carrier as a result of the delay.*

### Time Charter Hire

#### Section 390 Payment of hire

*Hire is payable in advance for thirty days at a time.*

*If the time charterer requests that the hire be offset against a disputed claim, the time charterer shall nevertheless pay the hire if the time carrier<sup>1</sup> provides security for the claim. The time charterer can however not demand security for a larger amount than the hire he or she pays.*

#### Section 391 Delayed payment of time charter hire

*If hire is not paid when due, the time charterer shall pay default interest from the due date together with the next payment of hire.*

*The time carrier shall notify the time charterer if hire is not paid when due. When the notification has been sent, the time carrier is entitled to suspend performance of the chartering agreement, including refusing to load the goods or to issue a bill of lading. If payment is not received within 72 hours after the sending of the notification, the time carrier is entitled to cancel the contract.*

*If the time carrier has suspended performance of the contract or cancelled it, he or she is entitled to damages unless the time charterer shows that the delay in the payment was due to an interruption of communications or transfers of payment or some other hindrance beyond the control of the time charterer and which the time charterer could not reasonably have been expected to foresee at the time of the conclusion of the contract or the consequences of which he or she could not reasonably have been expected to avoid or overcome.*

*If the time charterer fails to pay hire which has fallen due, the time carrier can demand that the time charterer assigns to the time carrier any freight claims which the time charterer may have in connection with sub-chartering of the ship.*

#### Section 392 Off hire

*Hire is not paid for time lost to the time charterer in connection with salvage, maintenance of the ship, or the repair of damage for which the time charterer bears no responsibility, or otherwise because of matters pertaining to the time carrier.*

*The same applies correspondingly to the obligation of the time charterer to cover expenses relating to the operation of the ship.*

### *Termination, etc.*

#### Section 393 Loss of the ship

*If the ship is lost or damaged beyond repair, the chartering agreement terminates even if the time carrier is entitled under the contract to substitute another ship for the one agreed. The same applies in the event of a requisition or similar intervention if it has a significant impact on the fulfilment of the contract.*

*If the ship is lost and the time of the accident cannot be ascertained, time charter hire shall be paid for 24 hours after the ship was last heard of.*

#### Section 394 War, etc.

*If a ship is in a port or other area where war breaks out, warlike conditions arise, or there is a significant increase in the risk of war, the time carrier may immediately remove the ship from the area into safety.*

*In addition to the time charter hire, the time charterer shall cover any increase in the ship's war insurance premium occasioned by voyages ordered by the time charterer. The same applies to war risk bonuses to the crew.*

*If, during the contract period, war breaks out, warlike conditions arise, or there is a significant increase in the risk of war, and this has a significant bearing on the fulfilment of the chartering agreement, both the time carrier and the time charterer are entitled to cancel the contract without incurring liability for damages.*

*The party intending to cancel the contract must give notice of this without undue delay. Failing this, that party shall be liable to damages for the losses caused thereby.*

**6.38.** De *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse* onderscheidt tussen scheepshuur, bevrachting en vervoer. De hier relevante bepalingen luiden als volgt:

### *Titre V. Des contrats d'utilisation du navire* *Chapitre premier: Dispositions générales*

#### Art. 87

*1 Sauf dispositions spéciales de la présente loi, le code des obligations s'applique aux contrats pour l'utilisation d'un navire.*

*2 Toutes les actions dérivant de la location d'un navire, d'un contrat d'affrètement et d'un contrat de transport maritime se prescrivent par un an; en cas de contrat de location ou d'affrètement, à partir de l'expiration du contrat et, en cas de contrat de transport, à partir du jour où la marchandise a été livrée au destinataire ou aurait dû lui être livrée.*

#### Art. 88

*1 Tout contrat de location, d'affrètement ou de transport maritime est résolu de plein droit, sans indemnité de part et d'autre, si, avant le début du voyage, l'utilisation du navire, telle qu'elle est prévue, est devenue définitivement impossible ensuite de force majeure, de guerre, d'éléments naturels, de cas fortuit ou — à moins que pareille mesure nesoit la conséquence d'une faute de l'une des parties — ensuite de décision ou d'intervention d'une autorité quelconque, suisse ou étrangère.*

*2 Si l'impossibilité définitive survient en cours de route, le contrat est résolu au plus tard à l'arrivée du navire dans le prochain port accessible ou dans celui que l'autorité a désigné. Les marchandises y sont alors déchargées et entreposées pour le compte des ayants droit. La rémunération contractuelle est due, en cas de location ou d'affrètement, jusqu'à et y compris le jour de l'extinction du contrat; en cas de contrat de transport, le chargeur doit les frais de déchargement et le fret proportionnellement à la distance parcourue.*

#### Art. 89

*1 Si l'impossibilité est temporaire et survient avant le début du voyage, chaque partie peut, après mise en demeure, résilier le contrat, à l'expiration d'un délai raisonnable. Les frais encourus jusqu'à la résiliation, y*

*compris les frais éventuels de déchargement et d'un nouvel arrimage, sont supportés par la partie qui se retire du contrat. Cependant, lorsque la résiliation et le déchargement de la marchandise sont la conséquence d'un ordre de l'autorité, les frais qui en résultent grèvent la marchandise, même si la résiliation émane du transporteur.*

*2 Si l'impossibilité temporaire survient en cours de route, le contrat ne peut être rompu que d'un commun accord. Cependant, si, selon des prévisions raisonnables, l'impossibilité se prolongera sensiblement ou si l'autorité ordonne le déchargement de la marchandise, chaque partie peut résilier le contrat à l'arrivée du navire dans le prochain port accessible ou au port prescrit par l'autorité; la rémunération, les frais et le fret sont alors dus comme en cas d'impossibilité définitive survenant en cours de route.*

## *Chapitre II. De la location du navire*

### *Art. 90*

*1 La location du navire est le contrat par lequel le bailleur s'oblige à conférer au locataire, contre paiement d'un loyer, l'usage et le contrôle d'un navire sans équipage et sans armement.*

*2 La validité du contrat est subordonnée à l'observation de la forme écrite.*

### *Art. 91*

*1 La location et la sous-location d'un navire suisse ne sont valables qu'en faveur d'un locataire ou d'un sous-locataire, armateur suisse aux termes de l'art. 46.*

*2 La sous-location doit avoir été prévue par le contrat de location.*

*3 La location et la sous-location du navire sont soumises aux dispositions générales du code des obligations en matière de droit de bail à loyer, dans la mesure où ces dispositions sont compatibles avec les particularités de la navigation maritime.*

### *Art. 92*

*1 Le bailleur est tenu de délivrer le navire en bon état de navigabilité avec ses parties intégrantes et accessoires et avec les papiers de bord nécessaires à son utilisation.*

*2 Le locataire doit restituer le navire, compte tenu de l'usure normale, dans son état original et dans le port où il l'a reçu.*

*3 Le loyer court du jour où le navire a été remis au locataire jusqu'à jour où celui-ci l'a restitué.*

*4 Le contrat de location conclu pour une durée indéterminée peut être résilié en tout temps moyennant un délai de résiliation de quatre mois.*

*5 La location d'un navire peut faire l'objet d'une annotation au registre des navires suisses selon l'art. 261b du code des obligations.*

### *Art. 93*

*Aussi longtemps que la location du navire n'a pas fait l'objet d'une mention au registre des navires suisses, le propriétaire répond en tant qu'armateur envers tout tiers qui n'avait pas connaissance de la location au moment où son droit est né.*

## *Chapitre III. De l'affrètement*

### *Art. 94*

*1 L'affrètement est le contrat par lequel l'armateur s'oblige, en tant que frèteur, à mettre à la disposition de l'affrèteur, contre rémunération, tout ou partie de la contenance d'un navire désigné, soit pour une durée déterminée (charte-partie au temps), soit pour un ou plusieurs voyages déterminés (charte-partie au voyage).*

*2 Frèteur et affrèteur peuvent exiger chacun un contrat écrit (charte-partie).*

*3 Le frèteur et l'affrèteur peuvent stipuler l'annotation de l'affrètement au registre des navires suisses comme un bail à loyer. Cette annotation oblige tout acquéreur à laisser à l'affrèteur la jouissance du navire en conformité du contrat d'affrètement.*

#### Art. 95

1 Le fréteur a l'obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité; il doit le pourvoir de l'armement, des approvisionnements et de l'équipage répondant à l'usage qui en est prévu par le contrat, ainsi que des papiers de bord nécessaires.

2 Le fréteur répond envers l'affréteur du dommage résultant de l'innavigabilité du navire, à moins qu'il ne prouve qu'il a exercé, avant le voyage et au début du voyage en mer, une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, notamment pour l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement.

3 Si, dans les termes d'un affrètement, le fréteur s'est engagé à effectuer un transport de marchandises par mer, ses droits envers le chargeur et le destinataire et sa responsabilité pour les marchandises à transporter sont régis par les règles sur le contrat de transport maritime.

#### Art. 96

1 Le capitaine demeure entièrement aux ordres de l'armateur pour tout ce qui touche à la conduite du navire.

2 La charte-partie peut en revanche ménager à l'affréteur le droit de donner au capitaine des ordres concernant l'embarquement, le transport et la délivrance de la cargaison et l'établissement de connaissements; les actes accomplis par le capitaine en vertu de ces ordres engagent l'affréteur.

3 Si, dans ces conditions, le capitaine n'a pas traité avec des tiers expressément au nom de l'affréteur, ou n'a pas établi un connaissement expressément au nom de celui-ci, l'armateur répond envers eux solidairement avec l'affréteur; le recours de l'armateur contre l'affréteur est réservé.

4 Au surplus, l'armateur ne répond pas envers l'affréteur des actes accomplis par le capitaine en vertu des ordres que ce même affréteur lui a donnés.

#### Art. 97

1 Les frais de combustibles et lubrifiants, ceux qui sont normalement entraînés par la manutention de la cargaison, ainsi que les droits et taxes normalement perçus à l'occasion des mouvements et arrêts du navire, sont, dans l'affrètement au temps, à la charge de l'affréteur.

2 L'affréteur ne doit aucune rémunération pour les périodes dépassant 24 heures consécutives que l'armateur consacre à maintenir le navire en bon état de navigabilité ainsi qu'à le pourvoir de son équipage.

3 Les indemnités dues aux marins pour travaux supplémentaires sont à la charge de l'affréteur.

#### Art. 98

1 Dans l'affrètement au temps, le fréteur n'est pas tenu d'effectuer un voyage exposant le navire et l'équipage à un danger majeur qui, non prévu au moment de la conclusion du contrat, n'est survenu ou n'a été connu que postérieurement.

2 Si, par là l'utilisation du navire telle qu'elle est prévue au contrat est rendue impossible, l'affréteur a le droit de résilier immédiatement le contrat et de répéter la partie de ses avances restée sans contre-prestation.

#### Art. 99

1 A l'expiration de l'affrètement au temps, le navire doit se trouver au port de départ du premier voyage.

2 Lorsque la durée convenue dans une charte-partie au temps est dépassée par la fin du dernier voyage, la relation contractuelle est prorogée jusqu'à l'achèvement du voyage et la rémunération due est augmentée pro rata temporis.

3 Le fréteur peut refuser d'entreprendre un voyage qui, dans des conditions normales, dépasserait sensiblement la durée prévue par une charte-partie au temps.

4 L'affréteur peut résilier toute charte-partie, par écrit, sans mise en demeure et sans délai, si le navire n'est pas à sa disposition au lieu et au moment convenus; il a droit à des dommages-intérêts, à moins que le fréteur ne prouve que le retard ne lui est pas imputable.

Art. 100

1 *La rémunération est due même si l'affrètement n'utilise pas entièrement la contenance stipulée, à moins que le frètement n'ait tiré parti de cette contenance d'une autre façon.*

2 *Le choix de la route à suivre entre le port de départ et le port de destination appartient au frètement.*

3 *Le chargement et le déchargement de la marchandise incombent à l'affrètement.*

**6.39.** De Chileense *Código de Comercio* regelt de bevrachtingsovereenkomst eveneens, in "Título V", die het opschrift "De los Contratos para la Explotación Comercial de las Naves" draagt (art. 927 e.v.).

Interessant is vooral het allereerste artikel, dat het onderscheid tussen bevrachtingsovereenkomsten en vervoerovereenkomsten beschrijft, en wel op een erg klassieke wijze:

Art. 927

*La explotación de una nave como medio de transporte reconoce, principalmente, dos clases de contratos, según sea la naturaleza y extensión de las obligaciones del fletante o armador: contrato de fletamento y contrato de transporte de mercancías por mar.*

*Cuando el dueño o armador pone la nave a disposición de otro, para que éste la use según su propia conveniencia dentro de los términos estipulados, el contrato toma el nombre de fletamento. El que pone la nave a disposición de otro se denomina fletante y el que la usa, fletador.*

*Cuando el dueño o armador de la nave asume la obligación de embarcar mercancías de terceros en lugares determinados, conducirlos y entregarlos en lugares también determinados, el contrato toma el nombre de transporte de mercancías por mar o contrato de transporte marítimo.*

*El transporte por mar que se inicie, incluya o termine con etapas fluviales, se regirá por las reglas de este Libro.*

Het wetboek onderscheidt duidelijk de tijdbevrachting, de reisbevrachting en de rompbevrachting (art. 930).

**6.40.** Weer een andere structuur wordt aangetroffen in het Maritiem Wetboek van China. Dit bevat een Hoofdstuk VI over charterpartijen, met daarin algemene bepalingen, bepalingen over tijdbevrachting en bepalingen over rompbevrachting. Het afzonderlijke Hoofdstuk IV over het vervoer van goederen over zee bevat een onderdeel met bepalingen over reisbevrachting. Blijkbaar heeft de Chinese wetgever van over heel de wereld "bits and pieces" i.v.m. charterpartijen verzameld, om zijn eigen recept samen te stellen<sup>100</sup>.

De bedoelde bepalingen luiden als volgt:

*Chapter 4 Contracts of carriage of goods by sea*

*Section 7 Special Provisions Regarding Voyage Charter Party*

Article 92

*A voyage charter party is a charter party under which the shipowner charters out and the charterer charters in the whole or part of the ship's space for the carriage by sea of the intended goods from one port to another and the charterer pays the agreed amount of freight.*

---

<sup>100</sup> Aldus Li-Ingram, 8, met verwijzing naar Hazelwood.



#### Article 93

*A voyage charter party shall mainly contain, inter alia, name of the shipowner, name of the charterer, name and nationality of the ship, its bale or grain capacity, description of the goods to be loaded, port of loading, port of destination, laydays, time for loading and discharge, payment of freight, demurrage, dispatch and other relevant matters.*

#### Article 94

*The provisions in Article 47 and Article 49 of this Code<sup>101</sup> shall apply to the shipowner under voyage charter party.*

*The other provisions in this Chapter regarding the rights and obligations of the parties to the contract shall apply to the shipowner and the charterer under voyage charter only in the absence of relevant provisions or in the absence of provisions differing therefrom in the voyage charter.*

#### Article 95

*Where the holder of the bill of lading is not the charterer in the case of a bill of lading issued under a voyage charter, the rights and obligations of the carrier and the holder of the bill of lading shall be governed by the clauses of the bill of lading. However, if the clauses of the voyage charter party are incorporated into the bill of lading, the relevant clauses of the voyage charter party shall apply.*

#### Article 96

*The shipowner shall provide the intended ship. The intended ship may be substituted with the consent of the charterer. However, if the ship substituted does not meet the requirements of the charter party, the charterer may reject the ship or cancel the charter. Should any damage or loss occur to the charterer as a result of the shipowner's failure in providing the intended ship due to his fault, the shipowner shall be liable for compensation.*

#### Article 97

*If the shipowner has failed to provide the ship within the laydays fixed in the charter, the charterer is entitled to cancel the charter party. However, if the shipowner had notified the charterer of the delay of the ship and the expected date of its arrival at the port of loading, the charterer shall notify the shipowner whether to cancel the charter within 48 hours of the receipt of the shipowner's notification.*

*Where the charterer has suffered losses as a result of the delay in providing the ship due to the fault of the shipowner, the shipowner shall be liable for compensation.*

#### Article 98

*Under a voyage charter, the time for loading and discharge and the way of calculation thereof, as well as the rate of demurrage that would incur after the expiration of the laytime and the rate of dispatch money to be paid as a result of the completion of loading or discharge ahead of schedule, shall be fixed by the shipowner and the charterer upon mutual agreement.*

#### Article 99

*The charterer may sublet the ship he chartered, but the rights and obligations under the head charter shall not be affected.*

#### Article 100

*The charterer shall provide the intended goods, but he may replace the goods with the consent of the shipowner. However, if the goods replaced is detrimental to the interests of the shipowner, the shipowner shall be entitled to reject such goods and cancel the charter.*

---

<sup>101</sup> Deze bepalingen betreffen de verplichtingen om behoorlijke zorg aan te wenden bij het zeewaardig maken van het schip resp. om de goederen te vervoeren via de overeengekomen route.

*Where the shipowner has suffered losses as a result of the failure of the charterer in providing the intended goods, the charterer shall be liable for compensation.*

#### Article 101

*The shipowner shall discharge the goods at the port of discharge specified in the charter party. Where the charter party contains a clause allowing the choice of the port of discharge by the charterer, the Master may choose one from among the agreed picked ports to discharge the goods, in case the charterer did not, as agreed in the charter, instruct in time as to the port chosen for discharging the goods. Where the charterer did not instruct in time as to the chosen port of discharge, as agreed in the charter, and the shipowner suffered losses thereby, the charterer shall be liable for compensation; where the charterer has suffered losses as a result of the shipowner's arbitrary choice of a port to discharge the goods, in disregard of the provisions in the relevant charter, the shipowner shall be liable for compensation.*

### Chapter VI Charter Parties

#### Section 1 Basic Principles

#### Article 127

*The provisions concerning the rights and obligations of the shipowner and the charterer in this Chapter shall apply only when there are no stipulations or no different stipulations in this regard in the charter party.*

#### Article 128

*Charter parties including time charter parties and bareboat charter parties shall be concluded in writing.*

#### Section 2 Time Charter Party

#### Article 129

*A time charter party is a contract under which the shipowner provides a designated manned ship to the charterer, and the charterer employs the ship during the contractual period for the agreed service against payment of hire.*

#### Article 130

*A time charter party mainly contains the name of the shipowner, the name of the charterer; the name, nationality, class, tonnage, capacity, speed and fuel consumption of the ship; the trading area; the agreed service, the contractual period, the time, place and conditions of delivery and redelivery of the ship; the hire and the way of its payment and other relevant matters.*

#### Article 131

*The shipowner shall deliver the ship within the time agreed upon in the charter party.*

*Where the shipowner acts against the provisions of the preceding paragraph, the charterer is entitled to cancel the charter. However, if the shipowner has notified the charterer of the anticipated delay in delivery and has given an estimated time of arrival of the ship at the port of delivery, the charterer shall notify the shipowner, within 48 hours of the receipt of such notice from the shipowner, of his decision whether to cancel the charter or not.*

*The shipowner shall be liable for the charterer's loss resulting from the delay in delivery of the ship due to the shipowner's fault.*

#### Article 132

*At the time of delivery, the shipowner shall exercise due diligence to make the ship seaworthy. The ship delivered shall be fit for the intended service.*

*Where the shipowner acts against the provisions in the preceding paragraph, the charterer shall be entitled to cancel the charter and claim any losses resulting therefrom.*

#### Article 133

*During the charter period, if the ship is found at variance with the seaworthiness or the other conditions agreed upon in the charter, the shipowner shall take all reasonable measures to have them restored as soon as possible.*

*Where the ship has not been operated normally for 24 consecutive hours due to its failure to maintain the seaworthiness or the other conditions as agreed upon, the charterer shall not pay the hire for the operating time so lost, unless such failure was caused by the charterer.*

#### Article 134

*The charterer shall guarantee that the ship shall be employed in the agreed maritime transport between the safe ports or places within the trading area agreed upon.*

*If the charterer acts against the provisions of the preceding paragraph, the shipowner is entitled to cancel the charter and claim any losses resulting therefrom.*

#### Article 135

*The charterer shall guarantee that the ship shall be employed to carry the lawful merchandise agreed.*

*Where the ship is to be employed by the charterer to carry live animals or dangerous goods, a prior consent of the shipowner is required.*

*The charterer shall be liable for any loss of the shipowner resulting from the charterer's violation of the provisions of paragraph 1 or paragraph 2 of this Article.*

#### Article 136

*The charterer shall be entitled to give the Master instructions with respect to the operation of the ship. However, such instructions shall not be inconsistent with the stipulations of the time charter.*

#### Article 137

*The charterer may sublet the ship under charter, but he shall notify the shipowner of the sublet in time. The rights and obligations agreed upon in the head charter shall not be affected by the sub-charter.*

#### Article 138

*Where the ownership of the ship under charter has been transferred by the shipowner, the rights and obligations agreed upon under the original charter shall not be affected. However, the shipowner shall inform the charterer thereof in time. After such transfer, the transferee and the charterer shall continue to perform the original charter.*

#### Article 139

*Should the ship be engaged in salvage operations during the charter period, the charterer shall be entitled to half of the amount of the payment for salvage operations after deducting therefrom the salvage expenses, compensation for damage, the portion due to crew members and other relevant costs.*

#### Article 140

*The charterer shall pay the hire as agreed upon in the charter. Where the charterer fails to pay the hire as agreed upon, the shipowner shall be entitled to cancel the charter party and claim any losses resulting therefrom.*

#### Article 141

*In case the charterer fails to pay the hire or other sums of money as agreed upon in the charter, the shipowner shall have a lien on the charterer's goods, other property on board and earnings from the sub-charter.*

#### Article 142

*When the charterer redelivers the ship to the shipowner, the ship shall be in the same good order and condition as it was at the time of delivery, fair wear and tear excepted.*

*Where, upon redelivery, the ship fails to remain in the same good order and condition as it was at the time of delivery, the charterer shall be responsible for rehabilitation or for compensation.*

#### Article 143

*If, on the basis of a reasonable calculation, a ship may be able to complete its last voyage at around the time of redelivery specified in the charter and probably thereafter, the charterer is entitled to continue to use the ship in order to complete that voyage even if its time of redelivery will be overdue. During the extended period, the charterer shall pay the hire at the rate fixed by the charter, and, if the current market rate of hire is higher than that specified in the charter, the charterer shall pay the hire at the current market rate.*

### Section 3 Bareboat Charter Party

#### Article 144

*A bareboat charter party is a charter party under which the shipowner provides the charterer with an unmanned ship which the charterer shall possess, employ and operate within an agreed period and for which the charterer shall pay the shipowner the hire.*

#### Article 145

*A bareboat charter party mainly contains the name of the shipowner and the name of the charterer; the name, nationality, class, tonnage and capacity of the ship; the trading area, the employment of the ship and the charter period; the time, place and condition of delivery and redelivery; the survey, maintenance and repair of the ship; the hire and its payment; the insurance of the ship; the time and condition for the termination of the charter and other relevant matters.*

#### Article 146

*The shipowner shall deliver the ship and its certificates to the charterer at the port or place and time as stipulated in the charter party. At the time of delivery, the shipowner shall exercise due diligence to make the ship seaworthy. The ship delivered shall be fit for the agreed service.*

*Where the shipowner acts against the provisions of the preceding paragraph, the charterer shall be entitled to cancel the charter and claim any losses resulting therefrom.*

#### Article 147

*The charterer shall be responsible for the maintenance and repair of the ship during the bareboat charter period.*

#### Article 148

*During the bareboat charter period, the ship shall be insured, at the value agreed upon in the charter and in the way consented to by the shipowner, by the charterer at his expense.*

#### Article 149

*During the bareboat charter period, if the charterer's possession, employment or operation of the ship has affected the interests of the shipowner or caused any losses thereto, the charterer shall be liable for eliminating the harmful effect or compensating for the losses.*

*Should the ship be arrested due to any disputes over its ownership or debts owed by the shipowner, the shipowner shall guarantee that the interest of the charterer is not affected. The shipowner shall be liable for compensation for any losses suffered by the charterer thereby.*

#### Article 150

*During the bareboat charter period, the charterer shall not assign the rights and obligations stipulated in the charter or sublet the ship under bareboat charter without the shipowner's consent in writing.*

#### Article 151

*The shipowner shall not establish any mortgage of the ship during the bareboat charter period without the prior consent in writing by the charterer.*

*Where the shipowner acts against the provisions of the preceding paragraph and thereby causes losses to the charterer, the shipowner shall be liable for compensation.*

#### Article 152

*The charterer shall pay the hire as stipulated in the charter. In default of payment by the charterer for seven consecutive days or more after the time as agreed in the charter for such payment, the shipowner is entitled to cancel the charter without prejudice to any claim for the loss arising from the charterer's default.*

*Should the ship be lost or missing, payment of hire shall cease from the day when the ship was lost or last heard of. Any hire paid in advance shall be refunded in proportion.*

#### Article 153

*The provisions of Article 134, paragraph 1 of Article 135, Article 142 and Article 143 of this Code shall be applicable to bareboat charter parties.*

#### Article 154

*The ownership of a ship under bareboat charter containing a leasepurchase clause shall be transferred to the charterer when the charterer has paid off the leasepurchase price to the shipowner as stipulated in the charter.*

**6.41.** Ook in Zuid-Afrika wordt met de kwalificatie van de bevrachtingsovereenkomst geworsteld. Hare stelt vast dat niet alle "contracts of affreightment" charterpartijen zijn, maar dat ook niet alle charterparties "contracts of affreightment" zijn<sup>102</sup>.

**6.42.** Voor het overige moge worden volstaan met de rechtsvergelijkende vaststellingen van Rodière, dat geen van de 19de-eeuwse maritieme wetboeken een onderscheid tussen bevrachting en vervoer maakte<sup>103</sup> en van Arroyo, dat geen enkele hedendaagse nationale wetgeving de bevrachting dwingend regelt<sup>104</sup>.

#### D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

##### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

**6.43.** Tijdens de eerste publieke consultatie aan de hand van het *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*<sup>105</sup> (hieronder: 'Groenboek') werd gepeild naar de noodzaak of de wenselijkheid van een herwerking van de wetbepalingen over charterpartijen, en werd ook gevraagd of ter afbakening definities nodig zijn en in welke mate nieuwe regels aanvullend dan wel dwingend moeten zijn (Vragen 57 en 58).

---

<sup>102</sup> Hare, 574, inz. vn. 2.

<sup>103</sup> Rodière TGDM AT I, 19, nr. 12.

<sup>104</sup> Arroyo, I., "Relation entre Charte Partie et Connaissance: La Clause d'Incorporation", *Eur. Vervoerr.* 1980, (713), 719-720. Blijkens deze bijdrage gelden beperkte uitzonderingen blijkbaar in Zweden en Finland (*ibid.*, 720, vn. 5).

<sup>105</sup> Van Hooydonk, E. (ed.), *Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2007, 110 p.; over het Groenboek, zie Blauwboek 1, 28-29, nr. 1.4.

**6.44.** HvB-A antwoordde dat de wettelijke regeling betreffende bevrachting van aanvullend recht moet blijven. Een meer bij de internationale praktijk aanleunende aanvullende regelgeving behoort volgens de magistraten tot de mogelijkheden, maar moet in overeenstemming zijn met de algemene bepalingen van het verbintenissenrecht. Het is niet aangewezen een dwingende regeling op te leggen aan "professionelen" die vrijelijk hun overeenkomsten sluiten en over reële onderhandelingsmacht beschikken. In het Europees recht gelden vrijwel geen verbintenissenrechtelijke regels t.a.v. professionelen, wel echter t.a.v. consumenten (cf. regels over onrechtmatige bedingen, verkoop op afstand, consumentenverkoop).

De afbakening van de bevrachtingsovereenkomst tegenover de vervoerovereenkomst is volgens de magistraten een kiese kwestie. Zij achten een vergelijking met Frankrijk en Nederland raadzaam. Artikel 115 van de Zeewet is wellicht aan enige verfijning toe in het licht van volumecontracten en de rompbefrachtiging. Een gedetailleerde aanvullende regelgeving werd niet wenselijk geacht.

**6.45.** BVZ antwoordde dat de regeling ter zake van charterpartijen moet worden herwerkt en opgefrist, en dat dor hout moet worden verwijderd, maar dat nuttige bepalingen van de huidige Zeewet moeten worden behouden, onder meer de artikelen 112 (plaatselijke gebruiken), 116 (verhaalbaarheid op de lading) en 120 (foutvracht).

BVZ beval aan bevrachting en vervoer te behandelen in één corpus, waarbij het eerste deel gemeenschappelijk bepalingen bevat, het tweede de bevrachting en het derde het vervoer.

Verder stelde BVZ dat de nieuwe wettelijke regeling inzake charterpartijen aanvullend en beperkt moet zijn. Dwingende wetgeving is niet noodzakelijk, nu de bevrachtingsovereenkomst in principe wordt gesloten tussen contractanten die in een gelijkwaardige onderhandelingspositie staan. Het is raadzaam buitenlandse wetgeving te consulteren en daaruit desgevallend nuttig blijkende bepalingen over te nemen. Absoluut noodzakelijk zijn duidelijke definities van de begrippen bevrachtingsovereenkomst en vervoerovereenkomst. I.h.b. het onderscheid tussen de reisbevrachtingsovereenkomst en de vervoerovereenkomst moet nauwkeurig worden bepaald.

BVZ stelde ten slotte de vraag of de artikelen 1782-1786 B.W. wel moeten worden afgeschaft, nu zij worden gezien als een nuttige, aanvullende regelgeving voor niet nader geregeld transport.

Uit een aantal bijgevoegde individuele reacties kon unanimiteit worden afgeleid over de noodzaak van een herwerking van de vigerende wetgeving en over het aanvullende karakter van de nieuwe bepalingen.

**6.46.** KBRV onderschreef vooreerst volledig de analyse over de bevrachtingsovereenkomsten vervat in het Groenboek, en beaamde de noodzaak van een nieuwe wettelijke regeling. KBRV deelde de mening dat charterparties moeten onderscheiden worden van vervoerovereenkomsten en dat de begrippen in het nieuwe wetboek moeten worden gedefinieerd, met dien verstande dat: 1° de gegeven definities nauw moeten aansluiten bij wat gangbaar is in de internationale praktijk (het is niet wenselijk om definities en omschrijvingen in het wetboek op te nemen die afwijken van de inhoud die door de maritieme sector aan bepaalde begrippen wordt gegeven); 2° bij het sluiten van eender welk type charterpartij steeds het principe van de contractvrijheid moet gelden (een definiëring in de NBZ van de begrippen charterpartij en vervoerovereenkomst mag er niet toe leiden dat een overeenkomst die nu wordt aangezien als een charterpartij (zoals een booking note) en ten aanzien waarvan partijen volledige contractvrijheid genieten, in de toekomst onder de dwingende toepassing van artikel 91 van de Zeewet (of zijn equivalent) zou vallen.

De nieuwe regelgeving moet voor KBRV beperkt en louter suppletief zijn. Ook op dit punt mag België niet afwijken van de internationale maritieme praktijk.

**6.47.** De International Group of P&I Clubs stelde eveneens dat inzake bevrachtingsovereenkomsten volledige contractvrijheid behoort te gelden.

- NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**6.48.** Bij de nadere inschatting van de betrokken belangen dient de aandacht uit te gaan naar de volgende principekwesties:

- 1° de wenselijkheid van een wettelijke regeling omtrent bevrachtingsovereenkomsten;
- 2° het suppletieve dan wel dwingende karakter van dergelijke regeling;
- 3° de algemene strekking en de detailgraad ervan;
- 4° de verhouding ervan tot de wettelijke regeling van de vervoersovereenkomst.

**6.49.** Dat de opname in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek van bepalingen betreffende de bevrachtingsovereenkomst principieel wenselijk is, behoeft weinig nadere argumentatie.

Vooreerst werd tijdens de eerste publieke consultatie unaniem in die zin geargumenteed; geen enkele belanghebbende kantte zich tegen de opname in het wetboek van een regeling over charterpartijen, of maakte daaromtrent ook maar enig voorbehoud.

Ten tweede tonen talrijke voorbeelden van oude en nieuwe codificaties aan dat maritieme wetboeken, overal ter wereld, klassiek een regeling over charterpartijen omvatten. Het ontbreken van dergelijke regeling in Engeland en Luxemburg is geen geldig tegenargument, omdat de wetgeving aldaar sowieso slechts een ondergeschikte rol speelt resp. tot het uiterste minum werd beperkt. Wel is het enigszins paradoxaal te noemen dat de vele nationale wetgevers, waaronder de Duitse, de Franse en de Nederlandse, die zich in de uitvaardiging van expliciete regelingen omtrent charterpartijen hebben uitgeput, tegelijk moeten vaststellen dat de bevrachtingspraktijk in ruime mate toepassing van het Engelse recht verkiest, dat precies elk wettelijk kader ontbeert.

Ten derde wordt de opname van bepalingen over charterpartijen in nationale maritieme wetgeving internationaal aanbevolen. In de *Guidelines for maritime legislation* van UNESCAP wordt ter zake het volgende vooropgesteld:

*A maritime code should preferably contain certain basic provisions which would apply subject to specific contrary agreement between the parties, and should set out the regimes of the main types of charter party.*

*This is advisable for two reasons:*

- (a) To develop in the jurisdiction a consistent and widely accepted recognition of the application of charter parties and respect for their essential features. On this basis, the local maritime tribunals can more easily regulate aspects of charter parties in which the intention of the parties may not have been clearly expressed and should confirm the extent of involvement of third parties ancillary to the owner and charterer themselves;*
- (b) To develop consistent and predictable adjudication of technical disputes concerning charter parties so that, in due course, the local tribunals or local arbitrators will be chosen as the appropriate form by owners or charterers from the country concerned with regard to the charter parties into which they enter<sup>106</sup>.*

---

<sup>106</sup> Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Guidelines for maritime legislation*, Bangkok, United Nations, 1991, 162.

Er kan dus worden geconcludeerd dat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek inderdaad een regeling over bevrachtingsovereenkomsten dient te bevatten.

**6.50.** De vraag of de uit te werken wettelijke regeling een suppletief dan wel een dwingend karakter dient te hebben, levert evenmin moeilijkheden op.

Vooreerst genoot de optie voor een aanvullende strekking van de nieuwe regeling tijdens de eerste publieke consultatie unanieme steun. Meer nog, de hypothese van dwingende bepalingen werd door sommige belanghebbenden anticipatief en met grote nadruk bestreden.

Ten tweede kon tijdens de summiere rechtsvergelijkende verkenning geen voorbeeld van dwingende wetgeving over charterpartijen worden aangetroffen<sup>107</sup>. Dergelijke wetgeving is klassiek aanvullend. Dwingende wetgeving bestaat alleen m.b.t. de vervoerovereenkomst, en berust op internationale verdragen, die m.b.t. charterpartijen ontbreken.

In deze kwestie ligt ten andere het fundamentele onderscheid tussen de regeling van de bevrachtingsovereenkomst en deze van de vervoerovereenkomst. Deze laatste is vaak een toetredingscontract vastgesteld door een economisch dominante vervoerder, terwijl over charterpartijen in de regel wordt onderhandeld tussen partijen die beiden onderhandelingsmacht bezitten<sup>108</sup>. De wetgever moet bevrachters dan ook niet speciaal beschermen<sup>109</sup>.

Ten derde wordt het suppletieve karakter van wetgeving over charterpartijen internationaal uitdrukkelijk aanbevolen. In dit verband kan nogmaals naar de richtsnoeren van UNESCAP worden verwezen<sup>110</sup>.

Besloten kan dan ook worden, dat de bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over charterpartijen aanvullend dienen te zijn.

---

<sup>107</sup> Zie *supra*, nr. 6.42.

<sup>108</sup> Zie o.m. Tetley, W., "Bills of Lading and the Conflict of Laws", in Berlingieri, F. e.a., *The Hamburg Rules: A choice for the E.E.C.?*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 1994, (47), 52. Voor een algemene bespreking, zie Ramberg, J., "Charterparties: freedom of contract or mandatory legislation?", in *International conference on current issues in maritime transportation, Genoa, 22nd June 1992*, herdruk uit *Il Diritto Marittimo*, 1069-1082.

<sup>109</sup> Zie in deze zin bijv. Rodiere TGDM AT I, 221-222, nr. 195:

*Les premiers, contrats d'affrètement sous charte-partie, sont librement débattus. Les seconds, contrats de transport, s'inscrivent dans la catégorie économique des contrats d'adhésion. La loi protège les chargeurs; elle n'a pas à protéger les affréteurs.*

Vgl. Remond-Gouilloud, 299, nr. 462:

*Le caractère impératif ou supplétif du contrat ne commande pas la qualification: il en est la conséquence. C'est parce que le client – ne préjugeons pas de sa qualité – est dans l'incapacité de négocier, et tenu de se plier aux conditions de transporteur que la loi, pour le protéger, se fait impérative. Et c'est parce qu'il est présumé en mesure de défendre ses intérêts que la loi, supplétive, ne gouverne son affaire que s'il a omis de s'en préoccuper. La première démarche consiste donc à s'interroger sur les conditions dans lesquelles le contrat a été conclu. En présence d'un contrat d'adhésion la qualification de contrat de transport s'impose.*

Vgl. Rabe, 379-380, nr. 15:

*Die teilw verschiedene rechtliche Behandlung von Raumfrachtvertrag und Stückgutvertrag ergibt sich zunächst daraus, daß der Charterer beim Raumfrachtvertrag, der idR die Menge, oft aber auch die Art der zu befördernden Güter sowie das Reiseziel bestimmen kann, einen weitergehenden Einfluß auf die Durchführung der Reise erhalten muß als der Stückgutbefr, dem es allein auf den Beförderungserfolg ankommt. Auch bedarf der einzelne Stückgutbefr eines größeren Schutzes gegenüber den Interessen der größtenteils in Konferenzen zusammengeschlossenen Linienreeder als der Charterer, der es bei der Vielzahl der Trampreeder, insbes bei einem Überangebot von Schiffsraum, eher in der Hand hat, bei der Vereinbarung der Charterbedingungen seine Interessen zu berücksichtigen, zumal Charterer idR im Seefrachtgeschäft wohlerfahren sind. Aus diesem Grund gelten die zwingenden Regeln des Konn-Rechts grundsätzlich nur für die Stückgutverträge [...], es sei denn, daß das über einen Raumfrachtvertrag ausgestellte Konn an einen Dritten begeben wird.*

<sup>110</sup> Zie *supra*, nr. 6.49.



**6.51.** Vervolgens rijst de vraag naar de algemene strekking en de detailgraad van de te ontwerpen regeling.

Tijdens de eerste consultatie ging de voorkeur van de meeste respondenten uit naar een eerder beperkte regeling.

In de UNESCAP-richtsnoeren wordt eveneens de opname van "basic provisions" aanbevolen, alsook een onderscheiding tussen de belangrijkste types van charterpartijen<sup>111</sup>.

De wetgevende praktijk vertoont echter een grote divergentie. Uit de onderzochte nationale wetgevingen blijkt dat sommige ervan eerder summier zijn te noemen (Frankrijk, Italië en Nederland), terwijl andere meer uitgewerkt zijn (Duitsland, China en vooral Noorwegen).

Met het oog op de consistentie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek moet een evenwicht worden gezocht tussen bondigheid en kernachtigheid enerzijds, en volledigheid en praktisch nut anderzijds. Nu elders in de Proeve bepalingen zijn opgenomen over de scheepsbouw-overeenkomst<sup>112</sup>, de scheepsagentuurovereenkomst<sup>113</sup> en de goederenbehandelingsovereenkomst<sup>114</sup>, verdient de voor het maritieme bedrijf nog belangrijker bevrachtingsovereenkomst minstens een vergelijkbare uitwerking, ook al speelt Belgisch recht heden ten dage een eerder beperkte rol.

Belangrijker dan de uitwendige kwestie van de relatieve uitgebreidheid of beperktheid van de wettelijke regeling is echter de inhoudelijke inspiratie ervan. Hier ligt een keuze voor tussen (1) een 'blinde', bij bestaande maritieme of civiele wetgeving en juridische concepten aansluitende regeling, (2) een regeling die tracht te codificeren wat in de hedendaagse commerciële bevrachtingspraktijk gangbare bedingen zijn en (3) een mengvorm.

Bij de beantwoording van deze laatste vraag moet rekening worden gehouden met verschillende factoren.

Vooreerst moet voor ogen worden gehouden dat de nieuwe wettelijke regeling allicht niet zal kunnen vermijden dat charterpartijen zullen blijven berusten op internationale modelcontracten, waarin toepassing van Engels recht wordt gestipuleerd. De toestand in andere landen met recente nationale codificaties wettigt ter zake bescheiden verwachtingen. Een wettelijke regeling blijft echter nuttig voor gevallen waarin partijen géén gebruik hebben gemaakt van de internationale modellen, of met minder grondigheid of professionele kennis of ondersteuning tewerk zijn gegaan. In dit verband valt aan te stippen dat de regeling ook zal dienen te gelden voor de niet-commerciële scheepvaart en voor de binnenvaart, waar bijv. ook rompbevrachtingssituaties voorkomen, maar waarin partijen vaak geen gebruik maken van de Engelstalige standaardcontracten voor de zeevaart, en waarin momenteel niet op enige suppletieve Belgische wettelijke regeling kan worden teruggevallen. Voor dergelijke gevallen ware een elementaire suppletieve wettelijke regeling nuttig. Omvangrijke uitwerking ervan is echter overbodig, omdat vele van de in maritieme charterpartijen voorkomende detailregelingen voor deze gevallen irrelevant zijn.

Tweedens is het te verkiezen dat de suppletieve regeling aansluit bij internationaal gangbare contractuele bedingen, ook al zijn die eerder afgestemd op Engelse regels en concepten. Een verge-

---

<sup>111</sup> Zie *supra*, nr. 6.49. De *Guidelines* suggereren overigens ook enkele concreet te regelen aangelegenheden.

<sup>112</sup> Zie Blauwboek 3.

<sup>113</sup> Zie Blauwboek 7.

<sup>114</sup> Zie Blauwboek 7.

lijking van enkele nationale wetgevingen over de bevrachtingsovereenkomst uit civilistische landen geeft een totaalbeeld van grote verwarring over de systematiek van contractstypes, van internationaal gebrek aan lijn in de inhoudelijke regelingen, en, niet verwonderlijk, van voortdurende conceptuele en wetgevingstechnische experimenteerzucht. Bij gebrek aan internationaal houvast, zoniet ten prooi aan diepe vertwijfeling, ontwerpen de nationale wetgevers steeds weer eigen opvattingen, andere indelingen en nieuwe regels. In dergelijk chaotisch landschap is er geen enkele objectieve reden te vinden waarom de Belgische wetgever nu het voorbeeld zou moeten volgen van de Noorse wetgeving, eerder dan dat van de Chinese, de Duitse, de Franse of de Nederlandse, of welk ander voorbeeld ook. Meer nog, deze voorbeelden blijken elk op zich enigszins bij de reële commerciële praktijk ten achter te blijven. Verlichte juristen beseffen al lang dat nationale wetgeving over bevrachtingsovereenkomsten gegeven het stelselmatige gebruik van Engelse standaardvoorwaarden in feite van beperkt belang is<sup>115</sup>.

Ten derde weze herinnerd aan enkele fundamentele opties die aan de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ten grondslag liggen. De Proeve is doelbewust internationaal georiënteerd<sup>116</sup>. Zij wil aansluiting vinden bij internationale ontwikkelingen en erkent uitdrukkelijk het belang van zelfregulering, waaronder internationaal gangbare standaardregelingen, alsook de rol van de *lex maritima* als aanvullende rechtsbron. Daarom trent zijn in de Proeve uitdrukkelijke bepalingen opgenomen<sup>117</sup>. De in de Proeve uitgewerkte nieuwe regeling van bepaalde contractsvormen, zoals de scheepsbouwovereenkomst<sup>118</sup>, de scheepagentuurovereenkomst<sup>119</sup> en de goederenbehandelingsovereenkomst<sup>120</sup>, is afgestemd op gangbare standaardvoorwaarden. M.b.t. de averij-grosse worden in de Proeve zonder meer de private Regelen van York en Antwerpen van toepassing verklaard<sup>121</sup>. Omwille van de consistentie dienen de nieuwe bepalingen over de bevrachtingsovereenkomst eveneens bij internationaal gangbare contractuele regelingen aan te sluiten, eerder dan bij deze of gene, op arbitraire basis gefavoriseerde bestaande buitenlandse wetgeving.

De afstemming op de internationale contractuele praktijk kan vrij eenvoudig worden verwezenlijkt door de benodigde wettelijke bepalingen te extraheren uit de kernbedingen van gangbare standaardregelingen, die in toenemende mate worden erkend als uiting van de internationale *lex mercatoria*<sup>122</sup> of de *lex maritima*.

Belangrijke standaardregelingen zijn in dit verband BARECON 2001 wat de rompbevrachting betreft, GENTIME (versie 1999) wat de tijdbevrachting betreft, en GENCON (versie 1994) wat de reisbevrachting betreft<sup>123</sup>. Deze drie contractuele regelingen werden gepubliceerd door de gezaghebbende internationale scheepvaartorganisatie BIMCO<sup>124</sup>, welke de bedingen met grote deskundigheid en zorg actualiseert. Hiertoe functioneert binnen BIMCO een "Documentary Committee", dat kan bogen op een lange traditie<sup>125</sup>, waarin verschillende commerciële belangen zijn vertegenwoordigd en overleg plegen, en waartoe overigens ook Belgische juristen actief bijdragen.

<sup>115</sup> Zie bijv. Chauveau, 421, nr. 627.

<sup>116</sup> Zie Blauwboek 1, 150-152, nrs. 1.179-1.181.

<sup>117</sup> Zie Blauwboek 2.

<sup>118</sup> Zie nogmaals Blauwboek 3.

<sup>119</sup> Zie nogmaals Blauwboek 7.

<sup>120</sup> Zie nogmaals Blauwboek 7.

<sup>121</sup> Zie Blauwboek 8.

<sup>122</sup> Zie bijv. Athanassopoulou, 155.

<sup>123</sup> Het typische gebruik van de vermelde acroniemen of codenamen vindt zijn oorsprong in de onderhandelingen per telegraaf: zie Hay An Kan, *Standaardcharters*, Leiden, van Doesburgh, 1932, 15.

<sup>124</sup> [www.bimco.org](http://www.bimco.org). BIMCO staat voor 'Baltic and International Maritime Council'. De organisatie is naar eigen zeggen de grootste redersvereniging ter wereld, die ca. 65 procent van de wereldtonnage vertegenwoordigt en leden telt in meer dan 120 landen. BIMCO geniet consultatieve status bij VN-gelieerde instellingen.

<sup>125</sup> Zie nader Hay An Kan, *Standaardcharters*, Leiden, van Doesburgh, 1932, 50 e.v.

Het grondige overleg over de standaardcharters tussen de betrokken sectoren contrasteert fel met de oude praktijk van rederijen om de cognossementsvoorwaarden eenzijdig naar hun hand te zetten<sup>126</sup>, wat dwingende internationale normering heeft uitgelokt. In zijn recente proefschrift over de *lex maritima* benadrukt de Duitse onderzoeker Maurer terecht dat het diepgaande overleg tussen de diverse belanghebbenden over de standaardcharterpartijen binnen BIMCO deze teksten boven het niveau van algemene contractvoorwaarden verheft<sup>127</sup>. Dezelfde auteur bepleit dat dergelijke vormen van op breed overleg en acceptatie berustende zelfregulering bij wet worden erkend als bron van recht, en ze aan inhoudelijke toetsing te onttrekken<sup>128</sup>. Zoals elders toegelicht, erkent ook de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek de gelding van o.m. algemene scheepvaartrechtelijke beginselen en van gebruiken (art. 2.4 en 2.9). Wat alhier wordt beoogd, gaat echter minder ver: de kern van de wijd geaccepteerde standaardregelingen dient als inspiratie voor de redactie van een suppletief wettelijk kader voor de bedoelde contracttypes.

Ook al zijn de vermelde drie vermelde standaardcontracten niet de enige beschikbare, en bestaan bovendien bijzondere, afwijkende, soms hybride teksten voor bepaalde specifieke transportvormen<sup>129</sup>, zij zijn wereldwijd gekend en worden erg ruim aangewend. Naar verluidt is BARECON 2001 vandaag de wereldwijd meest gebruikte charterpartij voor rompbefrachtiging<sup>130</sup>. Eerdere versies ervan dateren uit 1974 en 1989. Blijkbaar geeft de interpretatie van de overeenkomst weinig aanleiding tot betwisting, waaruit mag worden besloten dat de tekst naar behoren functioneert en de redactie op punt staat. Ook de 'General Time Charter Party' GENTIME berust op een lange voorgeschiedenis en een grondige voorbereiding. Belangrijke voorgangers zijn de BALTIME 1939 Uniform Time Charter, de LINERTIME Deep Sea Time Charter en de modelcontracten van de New York Produce Exchange (NYPE). GENTIME is geschikt voor vervoer van zowel conventionele droge lading als containers. Cijfers van BIMCO en toonaangevende Engelse rechtsleer geven echter aan dat NYPE veruit de meest gebruikte tijdbefrachtigingsovereenkomst is<sup>131</sup>. Naar verluidt wordt NYPE 1993 gebruikt voor de bevrachting van droge bulk-, container- zowel als andere lijnvaartschepen. I.s.m. BIMCO bereist de Association of Ship Brokers and Agents (USA) Inc. (ASBA) echter een grondige herziening van NYPE 1993 voor, maar het streven om de nieuwe versie te lanceren in 2013 zal allicht moeten worden opgegeven. De Uniform General Charter GENCON is de meest gebruikte reisbefrachtigingsovereenkomst, die dienst doet in alle sectoren van de handel<sup>132</sup>. De eerste versie ervan dateert uit 1915; ze werd inmiddels niet substantieel gewijzigd<sup>133</sup>. In Duitsland opperden verschillende auteurs dat zeker teksten als GENCON inderdaad boven een nationaalrechtelijke toetsing van algemene contractvoorwaarden

<sup>126</sup> Vgl. reeds Hay An Kan, *Standaardcharters*, Leiden, van Doesburgh, 1932, 19-21.

<sup>127</sup> Zie inz. Maurer, 70 e.v.

<sup>128</sup> Zie inz. Maurer, 99-101.

<sup>129</sup> Zie o.m. Rabe, 402-403, nr. 4; vgl. ook Athanassopoulou, 119 en 153-155; Hare, 595; Maurer, 50.

<sup>130</sup> Via de BIMCO online editor werden tussen mei 2012 en mei 2013 2.621 BARECON 2001-overeenkomsten gesloten,

<sup>131</sup> Gegevens bekomen van BIMCO in mei 2013 geven aan dat de voorbije 12 maanden de volgende aantallen overeenkomsten werden gesloten via BIMCO idea (een online charter party editor; contracten tot stand gekomen d.m.v. een hard copy of een andere online editor zijn niet opgenomen):

Supplytime 2005 (vooral gebruikt voor schepen in de offshore-industrie):	4.936
NYPE 1993 (New York Produce Exchange):	1.535
Baltimex (vooral container- en andere lijnschepen):	475
Boxtime en Boxtime 2004 (containerschepen):	293
Shelltime 4 (tankschepen):	338
Gentime:	137.

<sup>132</sup> BIMCO noteerde tussen mei 2012 en mei 2013 een online-verkoop van 1.994 digitale exemplaren van GENCON 1994. Andere veel gebruikte contracten zijn GENCON 1976 en, voor tankers, ASBATANKVOY. Engelse rechtsleer uit 2007 suggereerde dat GENCON 1976 toen nog het meest gebruikte contract was (Cooke, J. e.a., *Voyage Charters*, Londen, Informa, 2007, v).

<sup>133</sup> Zie ook Rabe, 384, nr. 8 en 387, nr. 1.

verheven moeten zijn<sup>134</sup>. Het onderlijnt alleen maar het gezag dat internationaal aan deze standaardregelingen wordt toegekend.

De hieronder voorgestelde bepalingen zijn afgestemd op de drie vermelde basiscontracten van BIMCO: BARECON 2001, GENTIME 1999 en GECON 1994. Wat de tijdbetrachting betreft zal de Commissie Maritiem Recht de ontwikkelingen m.b.t. de herziening van NYPE 1993 opvolgen en de teksten eventueel alsnog op de (weliswaar niet wezenlijk verschillende) Amerikaanse bepalingen afstemmen. Alleszins zal met het oog op de interpretatie van de nieuwe Belgische wetsbepalingen kunnen worden teruggesproken naar goed ontwikkelde, internationaal georiënteerde rechtspraak en rechtsleer, en ook naar de *Explanatory Notes* gepubliceerd door BIMCO zelf. Dientengevolge wordt meteen het doel bereikt om het wetboek zo goed mogelijk bij de internationale praktijk te laten aansluiten.

Anderzijds moet worden vermeden dat teveel contractuele detailbedingen in het wetboek worden verankerd, zodat dit, bij wijziging van de contractuele praktijken, dadelijk verstart en veroudert. Ook vanuit deze invalshoek is een eerder summierere regeling te verkiezen. Anderzijds mag het gevaar voor verstarring niet worden overschat, nu in de toekomst een voortdurende actualisatie van het wetboek wordt beoogd<sup>135</sup>. Ten slotte moet in deze ook enigszins worden gediversifieerd: het is wenselijk de bondiger, maar in zijn geheel genomen voor partijen belangrijker tekst van GENCON nauwer in de wettekst te volgen, dan de meer geëlaboreerde bepalingen van BARECON 2001 en GENTIME, waaruit enkele details in het suppletieve wettelijke regime kunnen worden weggelaten.

Ten slotte dient er bij de redactie van de nieuwe wetsartikelen over te worden gewaakt dat bepaalde als essentieel beschouwde regelingen van het vigerende Belgische recht niet zonder reden worden opgegeven. Op het behoud van dergelijke regels werd van diverse zijden aangedrongen tijdens de eerste publieke consultatie. Bij nader toezien kan echter aan deze – op zich terecht – bekommernis grotendeels worden tegemoetgekomen zonder bestaande wetsbepalingen over de bevrachtingsovereenkomst naar het corresponderende onderdeel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek over te hevelen. Een aantal belangrijk geachte bepalingen van de Zeewet verschijnen in de Proeve immers via een ander kanaal. Artikel 112 van de Zeewet betreffende het plaatselijk gebruik is veel grondiger en algemener uitgewerkt in het onderdeel van de Proeve over de bronnen van het scheepvaartrecht<sup>136</sup>, waardoor een herhaling in het deel over de bevrachtingsovereenkomst overbodig is. De artikelen 116 en 125 van de Zeewet betreffende de verhaalbaarheid en de bevoorrechtiging van vorderingen op de goederen hebben pendanten in de drie standaardcharters, waarvan de kernregelingen in de Proeve worden geïntegreerd, zodat wat dit aspect betreft kan worden volstaan met de aanpassing van de contractbedingen aan de context van een wettelijke regeling; i.v.m. de reisbevrachting is een nadere uitwerking van de bevoegdigheden van de bevrachter echter wenselijk. Artikel 120 van de Zeewet betreffende de verschuldigdheid van de volledige vracht bij gedeeltelijke belading en de verschuldigdheid van halve vracht bij opzegging van de bevrachting – dat alleen relevant is bij reisbevrachting – vindt in GENCON echter geen uitgewerkte tegenhanger. Op het eerste gezicht zou men denken dat er aanleiding is om de principes van artikel 120 van de Zeewet in de Proeve in te werken. Bij nader toezien blijkt dit echter een slechte keuze. Vooreerst zou dergelijke toevoeging het evenwicht van de GENCON-regeling verstoren. Meer nog, de regeling van artikel 120 Zeewet, i.h.b. deze over de halve vracht, is de Engelse zeerechtelijke opvattingen volledig vreemd. Naar Engels zeerecht heeft de vervrachter recht op vergoeding van de reëel geleden schade, die hij moet bewijzen, en rust op

<sup>134</sup> Zie nader Maurer, 56-58 en 167-168 en de verwijzingen aldaar.

<sup>135</sup> Zie Blauwboek 1, 132-133, nrs. 1.142-1.144.

<sup>136</sup> Zie Blauwboek 2.

diezelfde vervrachter anderzijds een schadebeperkingsplicht. De forfaitaire schadevergoeding waarvan sprake in artikel 120 van de Zeewet is met het Engelse recht, dat de context voor GENCON vormt, niet verzoenbaar. GENCON vermeldt i.v.m. foutvracht alleen dat vorderingen voor "deadfreight" bevoorrecht zijn op de lading (art. 8). De Belgische regeling wijkt ook sterk af van andere nationale wettelijke regelingen, bijv. de Nederlandse, waarin van een forfaitaire vergoeding geen sprake is<sup>137</sup>. Meer nog, zij werd ook in Belgische rechtsleer scherp op de korrel genomen als ongerechtvaardigd, onbillijk en, ondanks haar schijnbare eenvoud, moeilijk toepasbaar<sup>138</sup>. Het feit dat artikel 120 van de Zeewet in de rechtspraak nog wel eens toepassing vindt, is dus zeker geen argument om deze bepaling als essentieel te beschouwen en *per se* in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen. Wanneer de nieuwe suppletieve regeling van de reisbevrachting wordt afgestemd op de internationaal gangbare bevrachtingspraktijk, is de interpolatie van het *Fremdkörper* van het oude en ruim bekritiseerde artikel 120 van de Belgische Zeewet niet redelijk te verdedigen. Dit besluit over de foutvracht in het raam van de reisbevrachting geldt echter onverminderd de wettelijke regeling betreffende de vervoerovereenkomst, waarop hieronder wordt teruggekomen<sup>139</sup>. Wat alleszins wél in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek thuishoort, is een uitdrukkelijke regeling betreffende de verjaringstermijn. Overeenkomstig artikel 269 van de Zeewet verjaren alle rechtsvorderingen ontstaan uit een charterpartij na drie jaar. Overeenkomstig een algemene aan de Proeve ten grondslag liggende optie<sup>140</sup>, behoort deze termijn te worden teruggebracht tot twee jaar.

Samenvattend kan dus worden besloten dat in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek bepalingen kunnen worden opgenomen die berusten op de kernregelen van de internationaal gangbare standaardcontracten, meer bepaald BARECON 2001, GENTIME en GENCON, met toevoeging van een enkele specifiek wetgevende regelingen.

**6.52.** Ten slotte rijst de belangrijke vraag naar de verhouding van de nieuwe wettelijke regeling over bevrachtingsovereenkomsten tot de nieuwe bepalingen over de vervoerovereenkomst, die sowieso eveneens in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek dienen te worden opgenomen.

Ook in dit verband dringt zich een praktijkgerichte keuze op.

Het vertrekpunt is dat de wettelijke regeling betreffende bevrachtingsovereenkomsten, zoals in principe heel de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek<sup>141</sup>, van aanvullend recht is. Zoals hierboven aangestipt<sup>142</sup>, wordt de vervoerovereenkomst sedert geruime tijd imperatief geregeld, wat België betreft momenteel op grond van de Regelen van Den Haag en Visby. Zoals hieronder uitvoerig wordt gemotiveerd, is er in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voor gekozen om de Regelen van Den Haag en Visby te blijven volgen, met dien verstande dat het toepassingsgebied ervan wordt uitgebreid tot een aantal vormen van vervoer onder hedendaagse transportdocumenten. Deze uitbreiding van het toepassingsgebied sluit aan bij de recentere Regelen van Rotterdam<sup>143</sup>. In de mate dat het toepassingsgebied van de dwingende, op de Regelen van Den Haag

<sup>137</sup> Zie de gegevens in van de Laarschot, M.A., *De verschuldigdheid van vracht*, Leiden, W.E.J. Tjeenk Willink, 1996, 152-153.

<sup>138</sup> Zie inz. Van Doosselaere, J., "Du système légal de sanctions en cas de manquement fautif, partiel ou total, de l'affréteur à son obligation d'effectuer le chargement auquel il s'est engagé et de ses imperfections", *JPA* 1950, 387-397, inz. de kritiek op pp. 388-389. In dezelfde zin Roland-Huybrechts TPR 1968, 468, nr. 10.

<sup>139</sup> Zie *infra*, nr. 6.373-374.

<sup>140</sup> Zie Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

<sup>141</sup> Zie Blauwboek 1, 174-175, nr. 1.208.

<sup>142</sup> Zie *supra*, nr. 6.23.

<sup>143</sup> Zie *infra*, nr. 6.306.

en Visby gestoelde regeling wordt uitgebreid, krimpt de werkingssfeer van de suppletieve regeling in, voor zover de respectieve toepassingsgebieden elkaar althans zouden kunnen overlappen.

Dit uitgangspunt is uiteraard nog geen antwoord op de vraag naar de precieze verhouding tussen de bevrachtingsovereenkomst en de vervoersovereenkomst. In het licht van de analyse hierboven moge duidelijk zijn dat die vraag op uiteenlopende wijze kan worden beantwoord.

Momenteel neemt een Belgische meerderheidsstrekking aan dat elke vervoerovereenkomst onder *cognossement* tegelijk een partiële bevrachtingsovereenkomst uitmaakt. Deze opvatting kan enigszins worden verantwoord vanuit historisch perspectief, maar lijkt vooral ingegeven door de pragmatische wens om de schamele oude bepalingen van de Zeewet over bevrachtingsovereenkomsten ook op *cognossements*vervoer en andere verwante gevallen te kunnen toepassen. Conceptueel is de opvatting echter betwistbaar<sup>144</sup>.

De Belgische zienswijze dat elk vervoer een bevrachting uitmaakt, wordt internationaal zeker niet algemeen gedeeld.

In de Nederlandse wetgeving wordt precies omgekeerd geredeneerd: daar wordt tijd- en reisbevrachting gezien als *species* van het genus vervoer<sup>145</sup>. In het nieuw Duits maritiem wetboek worden vervoerovereenkomst en reisbevrachting tot één categorie gerekend, romp- en tijdbevrachting tot een andere<sup>146</sup>. In het Chinees Maritiem Wetboek wordt de reisbevrachting geregeld als bijzonderheid van de vervoerovereenkomst, en niet in het hoofdstuk over charterpartijen<sup>147</sup>. In Frankrijk worden bevrachting en vervoer *cartesiaans* van elkaar onderscheiden: bevrachting betreft de terbeschikkingstelling van het schip, vervoer gaat over de verplaatsing van lading<sup>148</sup>. Het Engelse recht, dat geen wetgeving over charterpartijen kent, maar het nauwste bij de internationale contractuele praktijk aansluit, worstelt met de onderlinge verhouding tussen charterpartij en vervoer niet minder<sup>149</sup>. Gelijkaardige discussies woeden in Italië<sup>150</sup>. De internationale vervoerverdragen zijn uitdrukkelijk niet op charterpartijen van toepassing verklaard<sup>151</sup>, maar vervoer onder transportdocumenten die worden uitgegeven op basis van een eerder gesloten charterpartij kunnen er wel door worden beheerst.

Uit deze elementen kan worden afgeleid dat internationaal tussen de diverse charterpartijen en de vervoerovereenkomst wordt onderscheiden, maar telkens weer op een andere wijze. De onderlinge verhouding tussen de gangbare contractvormen wordt overal op een andere manier beschreven, en de systematiek van de nationale wettelijke bepalingen is dan ook zeer verschillend. Bovendien wordt door nationale wetgevers voortdurend met nieuwe classificaties geëxperimenteerd.

Waar diverse belanghebbenden tijdens de eerste publieke consultatie in verband met onderhavige problematiek – terecht uiteraard – aandrongen op internationale vergelijking, moet thans worden vastgesteld dat rechtsvergelijking wat dit specifieke punt betreft geen eenduidige wetgevingstechnische oplossing aanreikt.

---

<sup>144</sup> Zie uitvoeriger *supra*, nr. 6.10 e.v.

<sup>145</sup> Zie *supra*, nr. 6.34.

<sup>146</sup> Zie *supra*, nr. 6.28.

<sup>147</sup> Zie *supra*, nr. 6.40.

<sup>148</sup> Zie *supra*, nr. 6.30.

<sup>149</sup> Zie *supra*, nr. 6.29.

<sup>150</sup> Zie *supra*, nr. 6.36.

<sup>151</sup> Zie *supra*, nr. 6.23.

In het licht van het bovenstaande komt het aangewezen voor de bevrachtingsovereenkomst en de vervoerovereenkomst afzonderlijk te regelen. Ondanks de verwantschappen en overlappingsen van gangbare contractuele bepalingen en de voortdurende wetgevende experimenten tot amalgameering, zijn charterpartijen en vervoerdocumenten nu eenmaal verschillende akten, en wordt de rechtszekerheid het meest gediend door aan deze in de internationale contractuele praktijk onderscheiden contract- en documentvormen een eigen wettelijk statuut toe te wijzen. Uiteraard belet dat niet dat bijv. de regelingen voor reisbevrachting en deze voor de vervoerovereenkomst inhoudelijk hier en daar dicht bij elkaar zullen liggen.

Uiteraard impliceert de keuze voor gescheiden wettelijke regelingen dat de basisbegrippen helder moeten worden gedefinieerd.

#### E) SLOTSOM

**6.53.** De bepalingen van de Zeewet over de bevrachtingsovereenkomst zijn volledig verouderd. In wezen dateren zij uit de tijd van de zeventiende-eeuwse zeilvaart. De wettelijke regeling bevat geen definitie van het begrip bevrachtingsovereenkomst. De Belgische rechtspraak is geneigd om de bepalingen over de bevrachtingsovereenkomst ook toe te passen op de vervoerovereenkomst. De Zeewet zelf is hier niet erg duidelijk over, en maakt overigens ook geen onderscheid tussen de verschillende soorten bevrachtingsovereenkomsten. Verder zijn de bepalingen erg casuïstisch, gebrekkig gestructureerd en alleszins voorbijgestreefd door internationaal gangbare standaardcontracten.

Over bevrachtingsovereenkomsten bestaat geen internationale verdragsregeling, en evenmin Europese wetgeving. Engeland, dat in de bevrachtingspraktijk toonaangevend is, heeft geen nationale wetgeving over charterpartijen. Vele andere landen beschikken wel over een wettelijk kader, maar de inhoud, de detailgraad en de indeling vertonen geen enkele uniformiteit. Rond de classificatie van de diverse bevrachtingsovereenkomsten en de vervoerovereenkomsten en de onderlinge verhouding van de desbetreffende regelingen wordt door de nationale wetgevers voortdurend geëxperimenteerd. Rechtsvergelijking levert dus geen eenduidige inspiratiebron op. Wel blijkt regelgeving over bevrachtingsovereenkomsten wereldwijd van aanvullend recht te zijn.

Mede in het licht van de resultaten van de eerste consultatie en internationale aanbevelingen wordt ervoor geopteerd in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek m.b.t. bevrachtingsovereenkomsten een beperkte en aanvullende regeling op te nemen, die inz. behulpzaam kan zijn in gevallen waarin de partijen geen gebruik van de gangbare standaardcontracten hebben gemaakt. De nieuwe regeling dient te berusten op de kernregelen van de internationaal gangbare standaardcontracten, meer bepaald BARECON 2001, GENTIME en GENCON, met toevoeging van enkele specifiek wetgevende regelen. De nieuwe wettelijke regeling staat los van de regeling van de vervoerovereenkomst.

## B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

### B.1. ONDERAFDELING 1. ALGEMENE BEPALING

#### B.1.1. ARTIKEL 6.1.BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

##### A) WETTEKST

6.54.

**BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK**  
**BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT**  
**TITEL 5 – BEVRACHTING EN VERVOER**  
**Hoofdstuk 1 – Zeevaart**  
**Afdeling 1 – Bevrachting**  
**Onderafdeling 1 – Algemene bepaling**

*Artikel 6.1. Begripsomschrijvingen*

In deze Afdeling wordt verstaan onder:

- 1° "bevrachtingsovereenkomst": de overeenkomst waarbij een partij, vervrachter genoemd, een schip of een deel ervan tegen vergoeding ter beschikking stelt van een bevrachter;
- 2° "rompbevrachtingsovereenkomst": de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter het gehele schip zonder bemanning ter beschikking stelt van de bevrachter, en aan deze het rederschap overdraagt;
- 3° "tijdbevrachtingsovereenkomst": de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter het gehele schip met bemanning gedurende een bepaalde tijd ter beschikking van de bevrachter stelt;
- 4° "reisbevrachtingsovereenkomst": de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter zich ertoe verbindt om met het schip een bepaalde reis uit te voeren.

##### B) TOELICHTING

**6.55.** De voorgestelde bepaling bevat enkele belangrijke begripsomschrijvingen.

De opname van deze definities past in de algemene optie om in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een omschrijving te geven van kernbegrippen, welke aansluit bij een hedendaagse wetgevingstechnische tendens<sup>152</sup>. Meer in het bijzonder is de opname van definities i.v.m. bevrachting nodig, nu het ontbreken daarvan in de Zeewet afbakeningsproblemen heeft veroorzaakt en nu het toepassingsgebied van de nieuwe bepalingen over bevrachting moet worden afgegrensd tegenover dat van de regeling over de vervoerovereenkomst. De noodzaak van de opna-

---

<sup>152</sup> Zie Blauwboek 1, 178-179, nrs. 1.211-1.216.



me van definities werd onderschreven tijdens de eerste publieke consultatie en blijkt ook uit andere nationale wetgevingen.

Bij de eindredactie van het wetboek zal worden nagegaan of de voorgestelde begripsomschrijvingen kunnen of moeten worden overgebracht naar het onderdeel met de begripsomschrijvingen welke gemeen zijn aan het gehele wetboek of het derde Boek.

**6.56.** Onder het 1° wordt een definitie gegeven van het begrip bevrachtingsovereenkomst.

Deze begripsomschrijving is doelbewust eenvoudig gehouden en legt meer bepaald de nadruk op het element terbeschikkingstelling. Dit element wordt als herkenningpunt gehanteerd in het geldende Belgische recht en blijft centraal staan in buitenlandse definities.

De beoogde terbeschikkingstelling moet worden opgevat in ruime zin. Zij kan verschillende doeleinden hebben: goederenvervoer, opslag (bevrachting om te liggen), bewoning (huur van een woonboot), pleziervaart, wetenschappelijk onderzoek, overheidstaken, enz. De hier voorgestelde regeling betreffende de bevrachtingsovereenkomst is afgestemd op de hypothese van goederenvervoer. Desgevallend zal de rechter de bepalingen op andere gebruiksvormen naar analogie moeten toepassen.

In de meeste gevallen, inz. wanneer partijen een gestandaardiseerde charterpartij hanteren, zal over de kwalificatie van de overeenkomst als bevrachtingsovereenkomst weinig discussie rijzen.

Naar analogie met o.m. Europese rechtspraak kan worden aangenomen dat de verplichtingen van de vervoerder niet alleen betrekking kunnen hebben op de terbeschikkingstelling van het vervoermiddel, maar ook op het eigenlijke vervoer van inz. goederen<sup>153</sup>. Dit kan vooral bij reisbevrachting voorkomen. Daar het toepassingsgebied van de nieuwe, dwingendrechtelijke bepalingen betreffende de vervoerovereenkomst in het desbetreffende onderdeel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek nader wordt afgebakend, mag worden verwacht dat grensgevallen zich minder vaak zullen voordoen. Contracten die onder de dwingende regeling van de vervoerovereenkomst vallen maar eventueel ook zouden kunnen worden beschouwd als een vorm van bevrachtingsovereenkomst, vallen uiteraard onder de dwingende regeling, met dien verstande dat de klassieke, internationaal nog steeds gangbare uitsluiting van charterpartijen uit het toepassingsgebied van de regeling betreffende de vervoerovereenkomst blijft gelden.

Na rijpe overweging werd ervan afgezien om aan de definitie van de bevrachtingsovereenkomst het vereiste toe te voegen dat het moet gaan om een "individueel onderhandelde" overeenkomst. Op het eerste gezicht lijkt dit een relevant criterium, nu de partijen bij een bevrachtingsovereenkomst vaak daadwerkelijk onderhandelen en standaardovereenkomsten daarbij aanpassen op maat via *rider clauses*, terwijl bij vervoerovereenkomsten veelal sprake is van toetredingscontracten zonder mogelijkheid tot wijziging. Bij nader toezien zou het betrokken criterium alleen maar verwarring veroorzaken. Vooreerst is het ook denkbaar dat de beide partijen bij een bevrachtingsovereenkomst de gebruikte standaardbedingen aannemen *zonder* nadere onderhandeling of wijziging. Daardoor verliest de overeenkomst uiteraard niet haar karakter van bevrachtingsovereenkomst; in het tegenovergestelde geval zouden dergelijke overeenkomsten trouwens in een wettelijk vacuüm komen te vallen. Omgekeerd zal ook bij de totstandkoming van vervoerovereenkomsten vaak enige vorm van bespreking of onderhandeling plaatsgrijpen, inz. n.a.v. boekingen en desbetreffende e-mailcorrespondentie; de afbakening tussen een 'voldoende' en een 'onvoldoende' ingrijpende individuele onderhandeling is niet met zekerheid te trekken, en de vraag over

---

<sup>153</sup> Zie *supra*, nr. 6.24.

welke bedingen of afspraken precies moet zijn onderhandeld, is al even moeilijk te beantwoorden. Daarbij komt dat de mogelijkheid tot vrije onderhandeling in eerste instantie een *rechtsgevolg* – en niet een definiërend criterium – behoort te zijn van de kwalificatie en de daaruit volgende toepasselijkheid van een al dan niet dwingende wetgeving. In samenhang met dit laatste moet ten derde worden vastgesteld dat het criterium van de individuele onderhandeling wel in sommige regelgevingen werd aangewend, maar telkens om de werkingssfeer te bepalen van uitzonderingen op een dwingende regeling<sup>154</sup>, en niet om contracttypes als dusdanig of het toepassingsgebied van de desbetreffende basisregelingen te definiëren. Ook vanuit wetgevingstechnisch oogpunt ware toevoeging van het criterium dus discutabel. Uiteraard neemt dit alles niet weg dat bij de totstandkoming van bevrachtingsovereenkomsten in de praktijk vaak enige vorm van onderhandeling in het spel zal zijn.

Zoals in Frankrijk kan worden aangenomen dat de kwalificatie van de rechtsverhouding als een bevrachtingsovereenkomst in twijfelgevallen kan volgen uit de aanwending van voor bevrachtingen typische clausules, zoals deze betreffende overliggelden<sup>155</sup>.

Een andere relevante indicatie is dat het gaat om het transport van een kleine partij lading aan boord van het zeeschip; in de regel gaat het dan om een vervoer en niet om een (reis)bevrachting. Een plaatsbevrachting of *slot charter* kan op beperkte laadruimte betrekking hebben, maar viseert geen nauwkeurig geïdentificeerde lading<sup>156</sup>.

Of de overeenkomst met winstoogmerk wordt gesloten of niet, heeft geen belang<sup>157</sup>. Evenmin is vereist de vervrachter of de bevrachter handelt in de uitoefening van zijn bedrijf of zijn beroep. Wel moet het steeds gaan om terbeschikkingstelling ten bezwarende titel.

**6.57.** Verder bevat de voorgestelde bepaling definities van de rompbevrachtingsovereenkomst, de tijdbevrachtingsovereenkomst en de reisbevrachtingsovereenkomst.

Deze definities zijn geïnspireerd door de gangbare commerciële praktijk en buitenlandse wetgeving, en behoeven geen nadere commentaar.

Het onder het 2° gebruikte woord rederschap wordt elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gedefinieerd<sup>158</sup>. Bij rompbevrachting moet het steeds om een geheel schip gaan.

De opsomming in de voorgestelde bepaling van de drie meest gangbare types bevrachtingsovereenkomsten, waaromtrent in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een elementaire suppletieve regeling is opgenomen, belet uiteraard niet dat de praktijk andere types toepast, of er nieuwe tot ontwikkeling brengt. Voor dergelijke gevallen is in de tekst een algemeen vangnet uitgewerkt (zie het hieronder toegelichte artikel 6.83).

**6.58.** De "vervrachter" in de zin van de voorgestelde bepaling kan zowel de scheepseigenaar zijn, als een bevrachter onder een eerdere bevrachtingsovereenkomst. In de praktijk komt het vaak voor dat m.b.t. eenzelfde schip een keten van bevrachtingsovereenkomsten tot stand wordt gebracht, waarbij bijv. de geregistreerde eigenaar A het schip in rompbevrachting geeft aan romp-

<sup>154</sup> Voor voorbeelden, zie art. 3 Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten (*Pb.* L 95, 21 april 1993, 29); art. 32, 22 WHPC (oud); art. 80.2 van de Regelen van Rotterdam; § 512 van het ontwerp van Duits maritiem wetboek (*Referentenentwurf*).

<sup>155</sup> Zie Bonassies-Scapel, 505, nr. 746 en de verwijzingen aldaar.

<sup>156</sup> Vgl. hierover Bonassies-Scapel, 503-504, nr. 745.

<sup>157</sup> Zie in het algemeen Blauwboek 1, 180, nr. 1.217.

<sup>158</sup> Zie Blauwboek 4.

bevrachter B, die het op zijn beurt in tijdbevrachting ter beschikking stelt van tijdbevrachter C, die vervolgens een reisbevrachtingsovereenkomst sluit met reisbevrachter D. In deze hypothese is C bevrachter onder de tijdbevrachtingsovereenkomst met B, en vervrachter onder de reisbevrachtingsovereenkomst met D.

## B.2. ONDERAFDELING 2. ROMPBEVRACHTING

### B.2.1. ARTIKEL 6.2. MATERIËLE TOEPASSING

#### A) WETTEKST

6.59.

#### **Onderafdeling 2 – Rompbevrachting**

##### ***Artikel 6.2. Materiële toepassing***

**Dit Hoofdstuk is van toepassing op rompbevrachtingsovereenkomsten.**

#### B) TOELICHTING

6.60. Deze bepaling heeft geen toelichting.

### B.2.2. ARTIKEL 6.3. ANDERE REGELGEVING

#### A) WETTEKST

6.61.

##### ***Artikel 6.3. Andere regelgeving***

**De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op rompbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.**

#### B) TOELICHTING

6.62. De voorgestelde bepaling maakt duidelijk dat de rompbevrachting een contractvorm is eigen aan het scheepvaartrecht. Ook in dit verband zijn de eigen bronnen van het als autonoom op te vatten scheepvaartrecht van meer belang dan de regels van het burgerlijk recht<sup>159</sup>.

---

<sup>159</sup> Zie nader Blauwboek 2.

### B.2.3. ARTIKEL 6.4. VERMELDINGEN

#### A) WETTEKST

6.63.

#### *Artikel 6.4. Vermeldingen*

**De rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt:**

- 1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;
- 2° de volgende gegevens betreffende het schip: naam, roepnaam, vlag, type, tonnenmaat, waterverplaatsing, bouwplaats, bouwjaar, classificatiemaatschappij, klasse, datum van de laatste inspectie door de classificatiemaatschappij, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;
- 3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;
- 4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;
- 5° de duur van de bevrachting;
- 6° de huurprijs;
- 7° het makelaarsloon;
- 8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

#### B) TOELICHTING

**6.64.** De voorgestelde bepaling is gebaseerd op Part I van BARECON 2001, met dien verstande dat zij alleen de essentiële vermeldingen opgeeft. Het voorschrift is niet op bijzondere wijze gesanctioneerd.

### B.2.4. ARTIKEL 6.5. LEVERING

#### A) WETTEKST

6.65.

#### *Artikel 6.5. Levering*

**De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het schip bij levering zeewaardig te maken, en om de romp en het scheepstoebehoren klaar voor de dienst te maken.**

**De vervrachter moet het schip leveren, en de bevrachter moet het overnemen in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de bevrachter wordt aangeduid.**

**De vervrachter moet ervoor zorgen dat het schip beschikt over alle scheepsdocumenten die worden vereist door de vlagstaat en de classificatiemaatschappij.**

#### B) TOELICHTING

**6.66.** De voorgestelde bepaling is een gecondenseerde redactie van artikel 3 van Part II van BARECON 2001.

## B.2.5. ARTIKEL 6.6. LEVERINGSTIJDSTIP

### A) WETTEKST

6.67.

#### ***Artikel 6.6. Leveringstijdstip***

**Zonder instemming van de bevrachter mag het schip niet worden geleverd vóór het vroegste tijdstip voor levering.**

**De vervrachter zal behoorlijke zorg aanwenden om het schip niet te leveren na het laatste tijdstip voor levering.**

**De vervrachter moet de bevrachter van het verwachte tijdstip van levering op de hoogte brengen.**

### B) TOELICHTING

**6.68.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 4 van Part II van BARECON 2001.

## B.2.6. ARTIKEL 6.7. OPZEGGING

### A) WETTEKST

6.69.

#### ***Artikel 6.7. Opzegging***

**§ 1. Ingeval het schip niet is geleverd op het laatste tijdstip voor levering, mag de bevrachter de overeenkomst binnen de zesendertig uur na het verstrijken van dat tijdstip opzeggen.**

**§ 2. Ingeval de vervrachter voorziet dat het schip niet op de opzegdatum gereed zal zijn, mag hij de bevrachter hiervan op de hoogte stellen en de dag meedelen waarop het schip verwacht wordt gereed te zijn, en de bevrachter uitnodigen om de overeenkomst op te zeggen dan wel om de nieuwe opzegdatum te aanvaarden. De bevrachter moet zijn keuze meedelen binnen honderdachtenzestig uur na ontvangst van het bericht van de vervrachter of binnen zesendertig uur na de opzegdatum, naargelang welk tijdstip het vroegste valt. Ingeval de bevrachter geen keuze voor opzegging meedeelt, wordt de opzegdatum verplaatst tot zeven dagen na de nieuwe verwachte datum van gereedheid.**

### B) TOELICHTING

**6.70.** De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 5 van Part II van BARECON 2001. Het gebruik van de term opzegging impliceert niet dat een opzegtermijn in acht moet worden genomen, laat staan dat een opzegvergoeding verschuldigd zou zijn. Bedoeld is een onmiddellijke afbestelling.

B.2.7. ARTIKEL 6.8. GEBRUIKSBEPERKINGEN

A) WETTEKST

6.71.

***Artikel 6.8. Gebruiksbeperkingen***

Het schip moet worden gebruikt in een wettig bedrijf en voor het vervoer van geschikte en wettige lading, binnen het toegelaten vaargebied.

Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het schip niet gebruiken op een wijze die niet overeenstemt met de verzekeringspolis.

Het schip mag niet worden gebruikt voor het vervoer van kernbrandstof, radioactieve producten of afval.

B) TOELICHTING

6.72. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 6 van Part II van BARECON 2001.

B.2.8. ARTIKEL 6.9. ONDERZOEK BIJ LEVERING EN TERUGGAVE

A) WETTEKST

6.73.

***Artikel 6.9. Onderzoek bij levering en teruggave***

De staat van het schip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door twee deskundigen, van wie de vervrachter en de bevrachter er elk één aanduiden.

De kosten van het onderzoek bij levering worden gedragen door de vervrachter, deze bij teruggave door de bevrachter.

B) TOELICHTING

6.74. De voorgestelde bepaling is gestoeld op artikel 7 van Part II van BARECON 2001.

B.2.9. ARTIKEL 6.10. ONDERZOEK TIJDENS DE BEVRACHTING

A) WETTEKST

6.75.

***Artikel 6.10. Onderzoek tijdens de bevrachting***

Mits hij de bevrachter op voorhand verwittigt, mag de vervrachter het schip op elk tijdstip onderzoeken of laten onderzoeken ten einde de staat van onderhoud en herstelling na te gaan of om een andere reden, voor zover het normale gebruik daardoor niet noodloos wordt gehinderd.

Tenzij herstelling of onderhoud noodzakelijk blijkt, worden de kosten van het onderzoek gedragen door de vervrachter.

De duur van het onderzoek maakt deel uit van de lopende duur van de overeenkomst. De vervrachter mag de scheepsdagboeken onderzoeken en volledige inlichtingen over ongevallen en schade opvragen.

B) TOELICHTING

**6.76.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 8 van Part II van BARECON 2001.

B.2.10. ARTIKEL 6.11. SCHEEPSTOEBEHOREN EN VERBRUIKSGOEDEREN

A) WETTEKST

**6.77.**

***Artikel 6.11. Scheepstoebehoren***

Samen met de vervrachter stelt de bevrachter bij levering en teruggave een inventaris op van het scheepstoebehoren.

De bevrachter en de vervrachter betalen elkaar de marktwaarde van de zich bij aflevering respectievelijk inlevering aan boord bevindende verbruiksgoederen.

De bevrachter zorgt ervoor dat alle bij aflevering aanwezige en gebruikte wisselstukken bij inlevering vervangen zijn.

B) TOELICHTING

**6.78.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 9 van Part II van BARECON 2001. Het begrip scheepstoebehoren is gedefinieerd in artikel 3.1, 12° van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

B.2.11. ARTIKEL 6.12. ONDERHOUD EN UITBATING

A) WETTEKST

**6.79.**

***Artikel 6.12. Onderhoud en uitbating***

§ 1. Tijdens de duur van de overeenkomst bevindt het schip zich in het volle bezit van de bevrachter, en staat het volstrekt en voor alle doeleinden te zijner beschikking en in alle opzichten onder zijn volledig toezicht.

De bevrachter moet het schip en het scheepstoebehoren onderhouden in een goede staat van herstelling, in een doelmatige gebruikstoestand en overeenkomstig goede onderhoudspraktijk. Hij moet de klasse van het schip in stand houden en ervoor zorgen dat alle nodige certificaten geldig blijven.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat ter zake van aansprakelijkheid tegenover derden de vereiste financiële zekerheden of dekkingen voorhanden zijn.

§ 2. De bevrachter moet het schip op zijn kosten en door zijn toedoen bemannen, bevoorraden, besturen, uitbaten en, telkens wanneer nodig, herstellen.

De bevrachter staat in voor alle lasten en kosten, van welke aard ook, die in verband staan met het gebruik en de uitbating van het schip, waaronder vlagstaatvergoedingen en buitenlandse heffingen.

De gezagvoerder en de schepelingen zijn voor alle doeleinden aangestelden van de bevrachter, zelfs wanneer zij werden aangeduid door de vervrachter.

De bevrachter moet de regelgeving betreffende de schepelingen naleven welke van kracht is in de vlagstaat of onder welk ander toepasselijk recht ook.

§ 3. De bevrachter houdt de vervrachter redelijkerwijze op de hoogte van het voorgenomen gebruik, droogdokking en belangrijke herstellingen.

§ 4. De bevrachter mag het schip op zijn kosten schilderen in zijn kleuren, er zijn herkenningstekens op aanbrengen en zijn eigen vlag voeren.

§ 5. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter aan het schip en het scheepstoebehoren geen structurele veranderingen aanbrengen. De vervrachter mag opleggen dat deze wijzigingen bij teruggave ongedaan zijn gemaakt.

§ 6. De bevrachter mag gebruik maken van alle scheepsbestanddelen en scheepstoebehoren, met dien verstande dat hij versleten of beschadigde zaken moet vervangen of herstellen.

§ 7. De bevrachter houdt het onderwaterschip in goede staat en zet het schip daartoe zo nodig droog.

#### B) TOELICHTING

6.80. De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 10 van Part II van BARECON 2001.

#### B.2.12. ARTIKEL 6.13. HUURPRIJS

##### A) WETTEKST

6.81.

#### *Artikel 6.13. Huurprijs*

De bevrachter moet aan de vervrachter tijdig de huurprijs betalen.

De huurprijs moet worden voldaan per maand, dertig dagen op voorhand, en de eerste maal op het tijdstip van levering.

De huurprijs is niet verschuldigd ingeval het schip tien dagen als verloren wordt beschouwd of zonder tijdingen is.

#### B) TOELICHTING

6.82. De voorgestelde bepaling berust op artikel 11 van Part II van BARECON 2001.



B.2.13. ARTIKEL 6.14. SCHEEPSHYPOTHEEK

A) WETTEKST

6.83.

***Artikel 6.14. Scheepshypotheek***

**Zonder toestemming van de bevrachter, welke niet onredelijk mag worden geweigerd, mag de vervrachter op het schip geen scheepshypotheek vestigen.**

B) TOELICHTING

6.84. De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door artikel 12 van Part II van BARECON 2001.

B.2.14. ARTIKEL 6.15. VERZEKERING

A) WETTEKST

6.85.

***Artikel 6.15. Verzekering***

**De bevrachter moet het schip op zijn kosten verzekerd houden tegen risico's in verband met casco en machines, oorlog, aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden en verplichte verzekeringen.  
De verzekeringen moeten zowel de bevrachter als de vervrachter begunstigen.**

B) TOELICHTING

6.86. De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door artikel 13 van Part II van BARECON 2001. Dit laatste artikel werd verkozen boven de alternatieve regeling van artikel 14. De omschrijving "aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden" doelt op 'Protection and Indemnity'.

B.2.15. ARTIKEL 6.16. TERUGGAVE

A) WETTEKST

6.87.

***Artikel 6.16. Teruggave***

**De bevrachter moet het schip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de vervrachter wordt aangeduid.  
De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte brengen.**

B) TOELICHTING

6.88. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 15 van Part II van BARECON 2001.

B.2.16. ARTIKEL 6.17. ZEKERHEIDSRECHTEN

A) WETTEKST

6.89.

***Artikel 6.17. Zekerheidsrechten***

**De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het schip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.**

**De bevrachter moet op het schip een duidelijk zichtbare mededeling aanbrengen waaruit de rechten en de titel van de vervrachter blijken.**

B) TOELICHTING

6.90. De voorgestelde bepaling berust op artikel 16 van Part II van BARECON 2001.

B.2.17. ARTIKEL 6.18. VRIJWARING EN BESLAG

A) WETTEKST

6.91.

***Artikel 6.18. Vrijwaring en beslag***

**§ 1. De bevrachter moet de vervrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die in verband met de uitbating van het schip ontstaan, en moet hem vrijwaren tegen de gevolgen van elke zekerheid die het schip ingevolge deze uitbating mocht bezwaren. Ingeval van beslag of aanhouding moet de bevrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen.**

**De bevrachter vrijwaart de vervrachter tegen alle gevolgen en aansprakelijkheden die ontstaan ingevolge de ondertekening van cognossementen of andere documenten door de gezagvoerder, officieren of agenten.**

**§ 2. Ingeval van beslag of aanhouding hoofdens aanspraken tegen de vervrachter moet de vervrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen. Alsdan moet de vervrachter de bevrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die rechtstreeks uit het beslag of de aanhouding voortvloeien.**

B) TOELICHTING

6.92. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 17 van Part II van BARECON 2001.

## B.2.18. ARTIKEL 6.19. LADINGVOORRECHT

### A) WETTEKST

6.93.

#### *Artikel 6.19. Ladingvoorrecht*

**De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle lading die toebehoort aan de bevrachter.**

### B) TOELICHTING

**6.94.** De voorgestelde bepaling is gestoeld op artikel 18 van Part II van BARECON 2001, dat echter werd verengd tot een voorrecht op lading toebehorend aan de bevrachter. Er is niet voorzien in een "lien" op "sub-hires" en "sub-freights"<sup>160</sup>. Evenmin moet hier van een scheepsvoorrecht ten gunste van de bevrachter worden gewaagd. Ter zake wordt verwezen naar de elders toegelichte nieuwe regeling betreffende de scheepszekerheidsrechten<sup>161</sup>. Een retentierecht op lading is ook niet aan de orde, omdat de rompvervrachter de lading per definitie niet onder zijn controle heeft.

## B.2.19. ARTIKEL 6.20. BERGING

### A) WETTEKST

6.95.

#### *Artikel 6.20. Berging*

**Berg- en sleeploon komt toe aan de bevrachter.**

**De bevrachter staat in voor naar aanleiding van het bergen of slepen veroorzaakte schade.**

### B) TOELICHTING

**6.96.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 19 van Part II van BARECON 2001.

---

<sup>160</sup> Over de betekenis van dergelijke "lien"-bedingen in charterpartijen, zie Logmans, H., *Zekerheid op lading*, Rotterdam, Erasmus Universiteit, 2011, 120-121.

<sup>161</sup> Zie Blauwboek 3.

B.2.20. ARTIKEL 6.21. WRAKKENRUIMING

A) WETTEKST

6.97.

***Artikel 6.21. Wrakkenruiming***

**De bevrachter vergoedt en vrijwaart de vervrachter voor alle kosten in verband met de ruiming van wrakken of hindernissen.**

B) TOELICHTING

6.98. De voorgestelde bepaling berust op artikel 20 van Part II van BARECON 2001.

B.2.21. ARTIKEL 6.22. AVERIJ-GROSSE

A) WETTEKST

6.99.

***Artikel 6.22. Averij-grosse***

**De vervrachter draagt niet bij in averij-grosse.**

B) TOELICHTING

6.100. De voorgestelde bepaling is de overname van artikel 21 van Part II van BARECON 2001.

B.2.22. ARTIKEL 6.23. OVERDRACHT, ONDERBEVRACHTING EN VERKOOP

A) WETTEKST

6.101.

***Artikel 6.23. Overdracht, onderbevrachting en verkoop***

**§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter de rompbevrachting niet overdragen of een onderrompbevrachting toestaan.**

**§ 2. Zonder instemming van de bevrachter en overname van de rompbevrachting door de koper, mag de vervrachter het schip niet verkopen.**

B) TOELICHTING

6.102. De voorgestelde bepaling berust op artikel 22 van Part II van BARECON 2001.

B.2.23. ARTIKEL 6.24.VERVOEROVEREENKOMST

A) WETTEKST

6.103.

***Artikel 6.24. Vervoerovereenkomst***

**De bevrachter moet ervoor zorgen dat in alle vervoerdocumenten en passagebiljetten wordt bedongen dat, naargelang het geval, hetzij de Regelen van Den Haag en Visby, hetzij Onderafdeling 1 van Afdeling 2, hetzij het Passagiersverdrag, hetzij Onderafdeling 1 van Afdeling 3, hetzij een gelijkwaardige wettelijke regeling van toepassing is.**

B) TOELICHTING

**6.104.** De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door artikel 23 van Part II van BARECON 2001 en betreft de gangbare Paramount Clause.

B.2.24. ARTIKEL 6.25. BANKGARANTIE

A) WETTEKST

6.105.

***Artikel 6.25. Bankgarantie***

**De bevrachter moet de vervrachter voor de nakoming van zijn verbintenissen een bankgarantie verschaffen.**

B) TOELICHTING

**6.106.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 24 van Part II van BARECON 2001.

B.2.25. ARTIKEL 6.26. OPEISING EN ONTEIGENING

A) WETTEKST

6.107.

***Artikel 6.26. Opeising en onteigening***

**§ 1. Ingeval van opeising blijft de overeenkomst gelden, maar komt een desgevallend door de opeisende overheid betaalde vergoeding toe aan de bevrachter.**

**§ 2. Ingeval van onteigening wordt de overeenkomst van rechtswege beëindigd, maar blijft de verschuldigde huurprijs verworven.**

B) TOELICHTING

**6.108.** De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 25 van Part II van BARECON 2001.

De term onteigening moet hier in brede zin wordt opgevat, niet in de enge betekenis van het Belgische publiekrecht.

B.2.26. ARTIKEL 6.27. OORLOG

A) WETTEKST

**6.109.**

***Artikel 6.27. Oorlog***

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het schip niet doen varen in gebieden waarin het schip, de lading, de schepelingen of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen.

§ 2. Het schip mag geen smokkelwaar aan boord nemen, een blokkade breken of varen waar het onderhevig kan zijn aan zoeking of verbeurdverklaring door oorlogvoerenden.

§ 3. De bevrachter mag gevolg geven aan bevelen en aanbevelingen van de vlagstaat, andere bevoegde overheden of verzekeraars tegen oorlogsrisico's, en aan resoluties, bevelen of richtlijnen van bevoegde supranationale of internationale instellingen.

§ 4. Ingeval oorlog uitbreekt tussen twee of meer leden van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties, mag elke partij de overeenkomst beëindigen.

B) TOELICHTING

**6.110.** De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 26 van Part II van BARECON 2001.

B.2.27. ARTIKEL 6.28. MAKELAARSLOON

A) WETTEKST

**6.111.**

***Artikel 6.28. Makelaarsloon***

De vervrachter moet de makelaar vergoeden voor zijn kosten en hem een redelijk loon betalen.

B) TOELICHTING

6.112. De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door artikel 27 van Part II van BARECON 2001.

B.2.28. ARTIKEL 6.29. BEËINDIGING

A) WETTEKST

6.113.

*Artikel 6.29. Beëindiging*

§ 1. De vervrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de bevrachter geen gevolg geeft aan een redelijke ingebrekestelling om:

1° de huurprijs te betalen;

2° zijn verplichtingen in verband met het toegelaten vaargebied of de verzekering na te komen; of

3° het schip en het scheepstoebehoren te onderhouden.

§ 2. De bevrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer hij, ingevolge een tekortkoming van de vervrachter en ondanks een ingebrekestelling, het schip niet kan gebruiken gedurende veertien dagen of meer.

§ 3. De overeenkomst wordt vermoed te zijn beëindigd wanneer het schip volledig verloren is of wanneer het schip zodanig beschadigd is dat de partijen of de verzekeraar de schade met volledig verlies gelijkstellen.

§ 4. Elke partij mag de overeenkomst beëindigen in geval van ontbinding, vereffening of faillissement van de andere partij, of de opening van een andere deze laatste betreffende insolventieprocedure.

§ 5. Bij beëindiging overeenkomstig de vorige paragrafen heeft de vervrachter het recht om het schip in de huidige of de eerstvolgende haven terug in bezit te nemen.

De bevrachter staat in voor de afhandeling van lonen, ontscheping en repatriëring van de schepelingen.

§ 6. De beëindiging van de overeenkomst doet geen afbreuk aan de door partijen verworven rechten en de reeds ontstane vorderingen.

B) TOELICHTING

6.114. De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde redactie van de artikelen 28 en 29 van Part II van BARECON 2001. Het in § 1 vermelde redelijkheidscriterium moet in de geest van artikel 28 van BARECON 2001 worden geïnterpreteerd.

B.2.29. ARTIKEL 6.30. NIEUWBOUW

A) WETTEKST

6.115.

***Artikel 6.30. Nieuwbouw***

**Ingeval het schip een nieuwbouwschip is, wordt het gebouwd overeenkomstig de bouw-overeenkomst, de normen, de specificaties en de plans overeengekomen tussen de ver-vrachter en de scheepswerf.**

**Zonder toestemming van de bevrachter mogen de normen, de specificaties en de plans niet worden gewijzigd.**

**Het schip wordt aan de bevrachter geleverd op het ogenblik dat het door de scheepswerf wordt opgeleverd.**

B) TOELICHTING

**6.116.** De voorgestelde bepaling is een elementaire regeling, enigszins geïnspireerd door het aanzienlijk uitvoeriger Part III van BARECON 2001. Zij sluit aan bij de bepalingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de scheepsbouwovereenkomst<sup>162</sup>.

B.2.30. ARTIKEL 6.31. HUURKOOP

A) WETTEKST

6.117.

***Artikel 6.31. Huurkoop***

**Ingeval is overeengekomen dat de bevrachter het het schip bij het einde van de overeen-komst koopt, zal het schip aan de koper wordt geleverd op het ogenblik dat de bevrach-tingsovereenkomst wordt beëindigd, op voorwaarde dat de bevrachter al zijn verplichtin-gen is nagekomen.**

**De verkoper waarborgt dat het schip vrij is van alle scheepszekerheidsrechten en andere lasten.**

**Het eigendomsrisico gaat over bij de levering.**

B) TOELICHTING

**6.118.** De voorgestelde bepaling is een aanzienlijk vereenvoudigde parafrasering van Part IV van BARECON 2001.

---

<sup>162</sup> Zie Blauwboek 3.



## B.2.31. ARTIKEL 6.32. VERJARING

### A) WETTEKST

6.119.

#### *Artikel 6.32. Verjaring*

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbefrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbefrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

### B) TOELICHTING

6.120. De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht<sup>163</sup>.

## B.3. ONDERAFDELING 3. TIJDBEVACHTING

### B.3.1. ARTIKEL 6.33. MATERIËLE TOEPASSING

#### A) WETTEKST

6.121.

#### **Onderafdeling 3 – Tijdbefrachtiging**

#### *Artikel 6.33. Materiële toepassing*

**Dit Hoofdstuk is van toepassing op tijdbefrachtingsovereenkomsten.**

### B) TOELICHTING

6.122. Deze bepaling behoeft geen toelichting.

---

<sup>163</sup> Zie *supra*, nr. 6.51.

### B.3.2. ARTIKEL 6.34. ANDERE REGELGEVING

#### A) WETTEKST

6.123.

***Artikel 6.34. Andere regelgeving***

**De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op tijdbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.**

#### B) TOELICHTING

**6.124.** De voorgestelde bepaling behoeft geen nadere toelichting<sup>164</sup>.

### B.3.3. ARTIKEL 6.35. VERMELDINGEN

#### A) WETTEKST

6.125.

***Artikel 6.35. Vermeldingen***

**De tijdbevrachtingsovereenkomst vermeldt:**

**1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;**

**2° de volgende gegevens betreffende het schip: naam, vlag, tonnenmaat, waterverplaatsing, snelheid, verbruik, bouwjaar en klasse;**

**3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;**

**4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;**

**5° de duur van de bevrachting;**

**6° de huurprijs;**

**7° het makelaarsloon;**

**8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.**

#### B) TOELICHTING

**6.126.** De voorgestelde bepaling is gebaseerd op Part I van GENTIME, met dien verstande dat alleen de belangrijkste vermeldingen in de lijst zijn opgenomen. Ook hier is geen sanctie bepaald. Uiteraard moeten de essentiële bestanddelen van de tijdbevrachtingsovereenkomst voorhanden zijn, vooraleer tot kwalificatie als tijdbevrachting kan worden besloten (zie de definitie in het hierboven toegelichte artikel 6.1).

---

<sup>164</sup> Vgl. *supra*, nr. 6.62.

#### B.3.4. ARTIKEL 6.36. DUUR EN LEVERING

##### A) WETTEKST

6.127.

##### *Artikel 6.36. Duur en levering*

§ 1. Het schip wordt vervracht voor de bedongen tijd.

De bevrachter geniet alleen een optie tot verlenging wanneer zij uitdrukkelijk is overeengekomen.

§ 2. De vervrachter moet het schip leveren in de overeengekomen haven of plaats of binnen de overeengekomen keten van havens.

§ 3. Het schip mag niet worden geleverd vóór het vroegste tijdstip voor levering en na het laatste tijdstip voor levering.

De vervrachter moet de bevrachter op de hoogte stellen van het verwachte tijdstip van levering en van mogelijke wijzigingen ervan.

De ruimen moeten bij levering zuiver zijn en geschikt voor ontvangst van de desgevallend in de overeenkomst aangeduide eerste lading.

§ 4. Ingeval het schip niet is geleverd op het laatste tijdstip voor levering, mag de bevrachter de overeenkomst beëindigen. Ingeval de vervrachter, op voorhand en niettegenstaande de door hem aangewende behoorlijke zorg, een nieuw tijdstip voor levering voorstelt, kan de bevrachter dit nieuwe tijdstip gedurende twee werkdagen afwijzen, bij gebreke waarvan het nieuwe tijdstip wordt geacht door hem te zijn aanvaard.

##### B) TOELICHTING

6.128. De voorgestelde bepaling berust op artikel 1 van Part II van GENTIME.

#### B.3.5. ARTIKEL 6.37. VAARGEBIED

##### A) WETTEKST

6.129.

##### *Artikel 6.37. Vaargebied*

Het schip moet worden uitgebaat in een wettig bedrijf, binnen het toegelaten vaargebied en tussen veilige havens of plaatsen, waar het te allen tijde veilig kan in- en uitvaren en vlottend blijft.

Het schip wordt alleen gebruikt in ijsvrije havens en gebieden.

##### B) TOELICHTING

6.130. De voorgestelde bepaling berust op artikel 2 van Part II van GENTIME.

#### B.3.6. ARTIKEL 6.38. LADING

##### A) WETTEKST

6.131.

##### *Artikel 6.38. Lading*

§ 1. Het schip moet worden gebruikt om wettige lading te vervoeren.

§ 2. Zonder instemming van de vervrachter mag geen gevaarlijke of schadelijke lading worden vervoerd. Ingeval de toestemming is verleend, moet de bevrachter de gezagvoerder aantonen dat de lading verpakt, gemerkt en gedocumenteerd is, alsook geladen en gestuwd zal worden in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften; bij gebreke daarvan mag de gezagvoerder de lading weigeren of, zo zij reeds werd geladen, lossen op kosten en risico van de bevrachter.

Het vervoer van levend vee, wapens en munitie, ontplofbare stoffen en nucleaire of radioactieve stoffen is verboden.

§ 3. Ingeval lading wordt vervoerd in laadkisten moeten deze laatste voldoen aan de toepasselijke voorschriften.

§ 4. Met instemming van de gezagvoerder en met inachtnaam van de artikelen 6.52 en 6.53 mag lading aan dek worden vervoerd.

##### B) TOELICHTING

6.132. De voorgestelde bepaling berust op artikel 3 van Part II van GENTIME.

#### B.3.7. ARTIKEL 6.39. TERUGGAVE

##### A) WETTEKST

6.133.

##### *Artikel 6.39. Teruggave*

De bevrachter moet het schip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats of binnen de overeengekomen keten van havens, in dezelfde staat als deze waarin het zich bevond bij levering, rekening houdend met normale sleet.

De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte stellen.

De bevrachter mag geen bevel geven tot een reis waardoor het overeengekomen tijdstip voor teruggave zal worden overschreden.

##### B) TOELICHTING

6.134. De voorgestelde bepaling berust op artikel 4 van Part II van GENTIME. Het eerste lid veroorzaakt schade door de instructies van de bevrachter.

B.3.8. ARTIKEL 6.40. ONDERZOEK BIJ LEVERING EN TERUGGAVE

A) WETTEKST

6.135.

***Artikel 6.40. Onderzoek bij levering en teruggave***

Bij levering en teruggave worden in onderling overeengekomen havens of plaatsen door wederzijds aanvaarde deskundigen gemeenschappelijke onderzoeken van het schip uitgevoerd.

Het onderzoek bij levering wordt uitgevoerd zonder tijdverlies voor de bevrachter, dat bij teruggave geschiedt binnen de duur van de bevrachting.

De onderzoeken betreffen de toestand van het schip en het scheepstoebehoren, met inbegrip van de brandstoffen.

De bevrachter draagt de gezagvoerder op aan de onderzoeken mee te werken.

De kosten van de onderzoeken worden gelijk gedeeld.

B) TOELICHTING

6.136. De voorgestelde bepaling stemt overeen met artikel 5 van Part II van GENTIME.

B.3.9. ARTIKEL 6.41. BRANDSTOF

A) WETTEKST

6.137.

***Artikel 6.41. Brandstof***

§ 1. De bevrachter moet het schip voorzien van brandstof van behoorlijke hoedanigheid.

De bevrachter en de hoofdwerktuigkundige nemen van de aan boord genomen brandstof verzegelde en ondertekende stalen.

De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die de vervrachter lijdt ingevolge het aan boord nemen van ongeschikte brandstof.

§ 2. De bevrachter moet ervoor zorgen dat het schip bij teruggave dezelfde hoeveelheid brandstof aan boord heeft als bij levering, en zeker genoeg om de meest nabije haven te bereiken waar gelijkaardige brandstof verkrijgbaar is.

De bevrachter en de vervrachter betalen elkaar de marktwaarde van de zich bij levering respectievelijk teruggave aan boord bevindende brandstof.

B) TOELICHTING

6.138. De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door artikel 6 van Part II van GENTIME.

B.3.10. ARTIKEL 6.42. SCHEEPSUITRUSTING

A) WETTEKST

6.139.

***Artikel 6.42. Scheepsuitrusting***

**§ 1. De vervrachter zorgt ervoor dat de scheepsuitrusting te allen tijde voldoet aan de toepasselijke voorschriften en dat het schip in dit verband van geldige certificaten is voorzien.**

**§ 2. De scheepsuitrusting moet in goede staat zijn en de vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om ze te onderhouden.**

B) TOELICHTING

**6.140.** De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 7 van Part II van GENTIME. De scheepsuitrusting waarover het hier gaat ("Vessel's Gear and Equipment") kan in de terminologie van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zowel scheepsbestanddelen als scheepstoebehoren betreffen.

B.3.11. ARTIKEL 6.43. HUURPRIJS

A) WETTEKST

6.141.

***Artikel 6.43. Huurprijs***

**De bevrachter moet aan de vervrachter tijdig de huurprijs betalen.**

**De huurprijs moet worden voldaan per dag, vijftien dagen op voorhand.**

**Bij gebreke van tijdige betaling mag de vervrachter de uitvoering van zijn verplichtingen opschorten of, na redelijke ingebrekestelling, de overeenkomst beëindigen.**

**Mits hij stavingsstukken voorlegt, mag de bevrachter van de huurprijs de onkosten af-trekken die hij heeft gemaakt voor rekening van de vervrachter.**

B) TOELICHTING

**6.142.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 8 van Part II van GENTIME.

B.3.12. ARTIKEL 6.44. HUURONDERBREKING

A) WETTEKST

6.143.

***Artikel 6.44. Huuronderbreking***

§ 1. Het schip blijft in huur van de levering tot de teruggave, behalve, voor zover de bevrachter daadwerkelijk tijdverlies lijdt:

1° voor de tijd waarin het schip niet overeenkomstig de bevelen van de bevrachter kan worden gebruikt ingevolge:

a) enige schade of gebrek aan het schip of het scheepstoebehoren;

b) enig in gebreke blijven van de gezagvoerder of de schepelingen;

c) beslag op het schip, tenzij wegens een handeling of nalaten van de bevrachter, zijn aangestelden, vertegenwoordigers of hulppersonen;

d) bepalingen van de scheepsarbeidsovereenkomsten;

2° voor de tijd van een koersafwijking, tenzij deze is veroorzaakt om mensenlevens of zaken te redden of wegens weersomstandigheden;

3° voor de tijd waarin het schip is opgeëist, met dien verstande dat de vervrachter de bevrachter hier onmiddellijk van op de hoogte moet stellen, en een door de overheid betaalde vergoeding toekomt aan de vervrachter.

§ 2. De bevrachter mag de duur van de bevrachting met de tijd van huuronderbreking verlengen, mits hij de vervrachter hiervan één maand voor het einde op de hoogte stelt of, ingeval de gebeurtenis zich minder dan één maand voor het einde voordoet, binnen de week nadat ze zich heeft voorgedaan.

B) TOELICHTING

6.144. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 9 van Part II van GENTIME betreffende de "off-hire".

B.3.13. ARTIKEL 6.45. VERLIES VAN HET SCHIP

A) WETTEKST

6.145.

***Artikel 6.45. Verlies van het schip***

De overeenkomst wordt van rechtswege beëindigd bij volledig verlies van het schip, beschadiging die met volledig verlies wordt gelijkgesteld of uitblijven van tijdingen.

De vooruitbetaalde maar niet verworven huurprijs wordt aan de bevrachter terugbetaald.

B) TOELICHTING

6.146. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 10 van Part II van GENTIME.

#### B.3.14. ARTIKEL 6.46. VERPLICHTINGEN VAN DE VERVRACHTER

##### A) WETTEKST

6.147.

##### *Artikel 6.46. Verplichtingen van de vervrachter*

De vervrachter moet het schip leveren in de overeengekomen klasse en met romp en tuigen in een terdege doelmatige staat. Hij moet behoorlijke zorg aanwenden om de klasse van het schip te behouden en om het in elk opzicht geschikt voor de dienst te houden.

Niets in de overeenkomst wordt uitgelegd als een overdracht van het rederschap aan de bevrachter. De vervrachter blijft te allen tijde verantwoordelijk voor de vaart en de behoorlijke verzekering van daarmee verbonden diensten, waaronder het loodsen en het slepen, zelfs wanneer de kosten daarvan worden gedragen door de bevrachter.

De vervrachter staat in voor, en draagt de kosten van:

1° gages;

2° voorraden;

3° verzekering;

4° de medewerking van de schepelingen aan de uitbating van het schip in de haven, in het bijzonder het laden en lossen;

5° de scheepsdocumenten, waaronder de meetbrieven, de zeebrief, de certificaten betreffende de scheepsuitrusting, de certificaten van financiële zekerheid voor olieverteerbaarheid en de ontrattingscertificaten;

6° boeten en heffingen wegens smokkel door de gezagvoerder of de schepelingen, met dien verstande dat het schip gedurende het desbetreffende tijdverlies uit huur zal zijn.

##### B) TOELICHTING

6.148. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 11 van Part II van GENTIME.

#### B.3.15. ARTIKEL 6.47. GEZAGVOERDER

##### A) WETTEKST

6.149.

##### *Artikel 6.47. Gezagvoerder*

De gezagvoerder moet beschikken over de nodige taalkennis.

Niettegenstaande zijn aanduiding door de vervrachter, staat de gezagvoerder onder het bevel van de bevrachter wat betreft uitbating, vertegenwoordiging en andere regelingen.

De gezagvoerder moet alle reizen volbrengen met de nodige doeltreffendheid. Hij moet op het laden en lossen toezicht houden derwijze dat de zeewaardigheid van het schip niet wordt geschaad.

De bevrachter mag de gezagvoerder niet hinderen in het nemen van besluiten in verband met veiligheid en vrijwaring van het mariene milieu.



B) TOELICHTING

**6.150.** De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 12 van Part II van GENTIME. Anders dan in deze laatste bepaling, wordt niet uitdrukkelijk kennis van het Engels geëist. Dit neemt niet weg dat kennis van het Engels, althans in de koopvaardij ter lange omvaart, inderdaad als onontbeerlijk mag worden geacht.

B.3.16. ARTIKEL 6.48. VERPLICHTINGEN VAN DE BEVRACHTER

A) WETTEKST

**6.151.**

***Artikel 6.48. Verplichtingen van de bevrachter***

De bevrachter moet voor de lading zorg dragen in de laadhaven en in de loshaven, en staat in voor de goederenbehandeling, de overslag en de aflevering ter bestemming.

De bevrachter moet de gezagvoerder tijdige en volledige bevelen geven.

De bevrachter staat in voor, en draagt de kosten van:

1° de reis, inbegrepen haven-, loods- en sleepgelden en alle kosten in verband met de lading;

2° brandstof, behalve tijdens uithuurneming;

3° scheepsagentuur;

4° goederenbehandeling;

5° voorschotten aan de gezagvoerder;

6° boeten en taksen wegens smokkel en niet-aangegeven lading, met dien verstande dat het schip gedurende het desbetreffende tijdverlies in huur zal blijven en dat de vervrachter zekerheid zal stellen in de mate dat betrokkenheid van de gezagvoerder of de scheepelingen wordt aangetoond.

B) TOELICHTING

**6.152.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 13 van Part II van GENTIME.

B.3.17. ARTIKEL 6.49. EISEN VAN DE VERVRACHTER

A) WETTEKST

**6.153.**

***Artikel 6.49. Eisen van de vervrachter***

§ 1. De vervrachter mag het schip te allen tijde uit dienst nemen met het oog op dringende herstellingen alsook, met instemming van de bevrachter, met het oog op onderhoud, inbegrepen droogdokken.

§ 2. Averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regelen van York en Antwerpen. De huurprijs draagt niet in averij-grosse bij.

De bevrachter moet aan de omslag van averij-grosse meewerken.

§ 3. Bergloon komt bij helften toe aan de vervrachter en aan de bevrachter, na aftrek van het deel voor de gezagvoerder en de schepelingen en van de onkosten, waaronder het betrokken deel van de huurprijs.

§ 4. De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het schip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.

De bevrachter bestelt alleen leveringen onder beding dat noch het schip, noch de vervrachter erdoor verbonden is, en dat de leverancier van de uitoefening van scheepszekerheidsrechten afziet.

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle ingeladen en al dan niet geloste lading die toebehoort aan de bevrachter.

#### B) TOELICHTING

**6.154.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 14 van Part II van GENTIME. De regeling van het ladingvoorrecht werd enigszins ingeperkt<sup>165</sup>. De in § 2 bedoelde versie van de Regelen van York en Antwerpen is deze welke zal worden aangeduid bij Koninklijk Besluit<sup>166</sup>.

#### B.3.18. ARTIKEL 6.50. EISEN VAN DE BEVRACHTER

##### A) WETTEKST

**6.155.**

#### *Artikel 6.50. Eisen van de bevrachter*

§ 1. De vervrachter moet de bevrachter op diens verzoek een exemplaar van de werkplannen van het schip bezorgen.

§ 2. De bevrachter mag de schoorsteen in zijn kleuren schilderen en zijn vlag voeren.

§ 3. De bevrachter mag op zijn kosten gebruik maken van de communicatiemiddelen van het schip.

§ 4. De vervrachter houdt de scheepsdagboeken bij en de bevrachter heeft recht op inzage ervan.

§ 5. Ingeval de bevrachter ontevreden is over de gezagvoerder of de officieren, zal de vervrachter een onderzoek instellen en zo nodig overgaan tot vervanging van de betrokkenen.

§ 6. De bevrachter mag op zijn kosten een supercargo en andere aangestelden laten meevaren.

§ 7. De bevrachter heeft het recht het schip of een deel ervan in onderhuur te geven; zulks wijzigd echter niet zijn gehoudenheid tegenover de vervrachter.

<sup>165</sup> Zie hierover reeds *supra*, nr. 6.51.

<sup>166</sup> Zie nader Blauwboek 8.

§ 8. Mits hij de vervrachter op voorhand verwittigt, mag de bevrachter het schip oppervlakkig onderzoeken. De gezagvoerder moet hieraan redelijke medewerking verlenen.

§ 9. De bevrachter mag de vervrachter verzoeken de ruimen op zijn kosten te laten reinigen.

B) TOELICHTING

**6.156.** De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde herformulering van artikel 15 van Part II van GENTIME.

B.3.19. ARTIKEL 6.51. DIVERSE AANGELEGENHEDEN

A) WETTEKST

**6.157.**

***Artikel 6.51. Diverse aangelegenheden***

§ 1. De bevrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om te vermijden dat zich verstekelingen aan boord begeven door zich te verstoppen in lading of laadkisten.

Wanneer zulks toch gebeurt, moet de bevrachter de vervrachter vrijwaren voor alle gevolgen en zorgen dat een aanhouding of beslag wordt opgeheven.

Op de vervrachter rusten overeenkomstige verplichtingen wat betreft andere wijzen waarop verstekelingen zich aan boord kunnen begeven.

§ 2. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die aan het schip wordt berokkend bij goederenbehandeling, op voorwaarde dat de gezagvoerder hem er ten spoedigste van op de hoogte brengt.

§ 3. De bevrachter moet de kosten dragen van begassing en gezondheidspolitie welke door het vervoer van lading zijn veroorzaakt.

§ 4. De bevrachter moet de hoogste zorg aanwenden om de inlading van verdovende middelen of andere verboden zaken te voorkomen.

B) TOELICHTING

**6.158.** De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door artikel 16 van Part II van GENTIME.

A) WETTEKST

6.159.

*Artikel 6.52. Vervoerovereenkomsten*

§ 1. De gezagvoerder moet cognossementen en vrachtbrieven ondertekenen in overeenstemming met de stuurmansregus.

Desgevraagd mag de vervrachter de bevrachter of zijn agent machtigen om cognossementen en andere vervoerdocumenten te ondertekenen voor rekening van de vervrachter of de gezagvoerder.

Ingeval de bevrachter of zijn agent een vervoerovereenkomst ondertekent waardoor de aansprakelijkheid van de vervrachter wordt uitgebreid voorbij de tijd waarin de lading zich aan boord bevindt, moet de bevrachter de vervrachter vrijwaren voor de gevolgen daarvan.

De bevrachter en zijn agent mogen geen vervoerovereenkomst sluiten of laten sluiten onder welke de aansprakelijkheid van de vervoerder zwaarder is dan bepaald in de Regelen van Den Haag en Visby.

§ 2. De bevrachter moet ervoor zorgen dat in alle vervoerdocumenten en passagebiljetten wordt bedongen:

1° dat, naargelang het geval, hetzij de Regelen van Den Haag en Visby, hetzij Onderafdeling 1 van Afdeling 2, hetzij het Verdrag van Athene, hetzij Onderafdeling 1 van Afdeling 3, hetzij een gelijkwaardige wettelijke regeling van toepassing is;

2° averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regelen van York en Antwerpen;

3° ondergeschikten van de vervoerder tegenover de bevrachter en de ladingbelanghebbenden zijn ontheven van aansprakelijkheid wegens verlies, schade en vertraging, en zich kunnen beroepen op alle verweermiddelen waarover de vervoerder beschikt.

§ 3. Tenzij in geval van vervoer van laadkisten op daartoe geschikte plaatsen, moet in vervoerovereenkomsten worden bedongen dat vervoer van lading aan dek geschiedt met instemming van de ladingbelanghebbenden, op hun risico en onder hun verantwoordelijkheid.

§ 4. De bevrachter is aansprakelijk voor de niet-nakoming van de in de vorige paragrafen bepaalde verplichtingen en moet de vervrachter in dat verband vergoeden en vrijwaren.

B) TOELICHTING

6.160. De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 17 van Part I van GENTIME.

A) WETTEKST

6.161.

*Artikel 6.53. Aansprakelijkheden*

§ 1. De bevrachter kan ladingschade op de vervrachter verhalen ingeval deze te wijten is aan:

1° gebrek aan behoorlijke zorg zijdens de vervrachter om het schip bij aanvang van de reis zeewaardig te maken;

2° gebrek aan behoorlijke zorg zijdens de vervrachter voor de lading aan boord;

3° onredelijke koersafwijking, tenzij op bevel of met goedkeuring van de bevrachter;

4° ingeval de Regelen van Hamburg dwingend van toepassing zijn, gebrekkige vaart of beheer van het schip.

Onder "Regelen van Hamburg" wordt verstaan het Verdrag van de Verenigde Naties betreffende het vervoer van goederen over zee, ondertekend te Hamburg op 31 maart 1978.

§ 2. De vervrachter kan ladingschade op de bevrachter verhalen ingeval deze te wijten is aan:

1° goederenbehandeling, tenzij het schip onzeewaardig was;

2° overslag in verband met doorvervoer of multimodaal vervoer;

3° deklading, tenzij in geval van vervoer van laadkisten op daartoe geschikte plaatsen.

§ 3. In andere gevallen dan bepaald in de vorige paragrafen wordt de aansprakelijkheid voor ladingschade gelijk tussen de vervrachter en de bevrachter gedeeld, tenzij onweerlegbaar wordt aangetoond dat de schade te wijten is aan één der partijen of aan haar aangestelden of hulppersonen.

§ 4. De voorgaande paragrafen gelden eveneens wanneer de lading eigendom van de bevrachter is.

§ 5. De bevrachter is tegenover de vervrachter aansprakelijk voor kosten, boeten en heffingen, van welke aard ook, veroorzaakt door het niet voldoen van de lading of de desbetreffende documenten aan de toepasselijke voorschriften.

§ 6. De bevrachter is tegenover de vervrachter aansprakelijk voor de schade en de kosten welke aan het schip worden berokkend door vervoer aan dek, tenzij deze te wijten is aan de vervrachter of zijn aangestelden.

§ 7. De vervrachter staat in voor vorderingen wegens dood of lichamelijk letsel in rechtstreeks verband met de uitbating van het schip, tenzij ze zijn veroorzaakt door een gebrek van de lading of een handeling of nalatigheid van de bevrachter, zijn aangestelden, agenten of hulppersonen.

§ 8. De bevrachter is gemachtigd om alle rechten en verweermiddelen van de vervrachter tegenover derden veilig te stellen.

B) TOELICHTING

**6.162.** De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde herformulering van artikel 18 van Part II van GENTIME. Artikel 18 (g) betreffende de verjaring is echter opgevangen in het hieronder toegelichte artikel 6.58 betreffende de verjaring.

B.3.22. ARTIKEL 6.54. WEDERZIJDSE ONTHEFFINGEN

A) WETTEKST

**6.163.**

***Artikel 6.54. Wederzijdse ontheffingen***

Buiten de gevallen bepaald in de artikelen 6.44 en 6.53 zijn de vervrachter en de bevrachter jegens elkaar in de volgende gevallen van aansprakelijkheid ontheven:

1° onvermijdelijke natuurlijke toevallen, oorlogshandelingen, oproer, staking, uitsluiting, aanhouding door de overheid en quarantine-beperkingen;

2° handelingen, onachtzaamheden of nalatigheden van de gezagvoerder, de loods of andere aangestelden van de vervrachter bij de vaart of het beheer van het schip, brand of ontploffing niet te wijten aan de persoonlijke fout van de vervrachter of zijn beheerder, aanvaring of stranding, onvoorzienbaar defect of enig verborgen gebrek van de romp, de scheepsuitrusting of de tuigen.

B) TOELICHTING

**6.164.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 19 van Part II van GENTIME.

B.3.23. ARTIKEL 6.55. VERZEKERING

A) WETTEKST

**6.165.**

***Artikel 6.55. Verzekering***

§ 1. De vervrachter moet ervoor zorgen dat het schip is verzekerd tegen risico's in verband met romp en tuigen, tegen elementaire oorlogsriscico's en tegen 'Protection and Indemnity'-risico's.

§ 2. De bevrachter moet ervoor zorgen verzekerd te zijn tegen het risico van bevrachters-aansprakelijkheid.

B) TOELICHTING

**6.166.** De voorgestelde bepaling berust op artikel 20 van Part II van GENTIME.

B.3.24. ARTIKEL 6.56. OORLOG

A) WETTEKST

6.167.

***Artikel 6.56. Oorlog***

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het schip niet doen varen in gebieden waarin het schip, de lading, de schepelingen of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, piraterij, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private partijen.

§ 2. Het schip mag niet worden bevolen smokkelwaar aan boord te nemen, een blokkade te breken of te varen waar het onderhevig kan zijn aan zoeking of verbeurdverklaring door oorlogvoerenden.

§ 3. Het schip mag gevolg geven aan bevelen en aanbevelingen van de vlagstaat, andere bevoegde overheden of verzekeraars tegen oorlogsrisico's, en aan resoluties, bevelen of richtlijnen van bevoegde supranationale of internationale instellingen.

Het schip mag lading afleiden naar en lossen in om het even welke haven, ingeval deze lading kan leiden tot verbeurdverklaring van het schip.

Het schip mag een andere haven aanlopen om schepelingen of opvarenden te laten ontschepen ingeval zij gevangen kunnen worden genomen of anderszins bestraft.

§ 4. De vervrachter moet de bevrachter van maatregelen bedoeld in de vorige paragrafen op voorhand op de hoogte stellen.

B) TOELICHTING

6.168. De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde formulering van artikel 21 van Part II van GENTIME.

B.3.25. ARTIKEL 6.57. MAKELAARSLOON

A) WETTEKST

6.169.

***Artikel 6.57. Makelaarsloon***

**De vervrachter staat in voor de betaling van het makelaarsloon.**

B) TOELICHTING

6.170. De voorgestelde bepaling is enigszins geïnspireerd door artikel 23 van Part II van GENTIME.

### B.3.26. ARTIKEL 6.58. VERJARING

#### A) WETTEKST

6.171.

#### *Artikel 6.58. Verjaring*

**§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.**

**§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.**

#### B) TOELICHTING

**6.172.** De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht<sup>167</sup>. Artikel 18 (g) van Part II van GENTIME, dat een verjaringstermijn van twee jaar instelt voor verhaalsvorderingen tussen vervoerder en bevrachter i.v.m. ladingclaims, is niet afzonderlijk overgenomen.

### B.4. ONDERAFDELING 4. REISBEVRACHTING

#### B.4.1. ARTIKEL 6.59. MATERIËLE TOEPASSING

6.173.

#### **Onderafdeling 4 – Reisbevrachting**

#### *Artikel 6.59. Materiële toepassing*

**Dit Hoofdstuk is van toepassing op reisbevrachtingsovereenkomsten.**

#### B) TOELICHTING

**6.174.** Deze bepaling behoeft geen toelichting.

---

<sup>167</sup> Zie *supra*, nr. 6.51.



#### B.4.2. ARTIKEL 6.60. ANDERE REGELGEVING

##### A) WETTEKST

6.175.

***Artikel 6.60. Andere regelgeving***

**De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op reisbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.**

##### B) TOELICHTING

**6.176.** De voorgestelde bepaling behoeft geen nadere toelichting<sup>168</sup>.

#### B.4.3. ARTIKEL 6.61. VERMELDINGEN

##### A) WETTEKST

6.177.

***Artikel 6.61. Vermeldingen***

**De reisbevrachtingsovereenkomst vermeldt:**

**1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;**

**2° de volgende gegevens betreffende het schip: naam, tonnenmaat, waterverplaatsing, huidige ligplaats en tijdstip waarop het laden kan aanvangen;**

**3° de laadhaven of laadplaats en de loshaven of losplaats;**

**4° de lading, met uitdrukkelijke vermelding van een desgevallend slechts gedeeltelijke lading;**

**5° het vrachttarief en de betaalwijze;**

**6° de opzegdatum;**

**7° de ligtijd en het tarief van het overliggeld en de betaalwijze;**

**8° het makelaarsloon;**

**9° de plaats en het tijdstip van ondertekening.**

##### B) TOELICHTING

**6.178.** De voorgestelde bepaling is gebaseerd op Part I van van GENCON. Onder voorbehoud van de kwalificerende componenten, is in de bepaling geen sanctie bepaald.

---

<sup>168</sup> Vgl. *supra*, nr. 6.62.

#### B.4.4. ARTIKEL 6.62. VOORWERP VAN DE BEVRACHTING

##### A) WETTEKST

6.179.

##### *Artikel 6.62. Voorwerp van de bevrachting*

**Zodra zijn vorige opdrachten zijn vervuld, moet het schip zich begeven naar de laadhaven of laadplaats, of naar de meest nabije veilige plaats waar het steeds vlottend kan liggen, alwaar het een volledige lading moet laden, welke de bevrachter zich verbindt te verschepen, met dien verstande dat overeengekomen inscheping als deklading geschiedt op risico en verantwoordelijkheid van de bevrachter; vervolgens moet het beladen schip zich naar de loshaven of losplaats begeven overeenkomstig het cognossement, of naar de meest nabije veilige plaats waar het steeds vlottend kan liggen, en moet het aldaar de lading afleveren.**

##### B) TOELICHTING

**6.180.** De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 1 van Part II van GENCON, waarvan het typische idioom zo getrouw mogelijk werd nagebootst.

#### B.4.5. ARTIKEL 6.63. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVRACHTER

##### A) WETTEKST

6.181.

##### *Artikel 6.63. Aansprakelijkheid van de vervrachter*

**De vervrachter is enkel aansprakelijk voor verlies van en schade aan de goederen en voor vertraging bij de aflevering ervan ingeval het verlies, de schade of de vertraging werd veroorzaakt door:**

**1° persoonlijk gebrek aan behoorlijke zorg zijdens de vervrachter of zijn beheerder om het schip in alle opzichten zeewaardig te maken en om te verzekeren dat het behoorlijk is bemand, uitgerust en bevoorraad; of**

**2° een persoonlijk handelen of nalaten van de vervrachter of zijn beheerder.**

**De vervrachter is niet aansprakelijk voor verlies, schade en vertraging te wijten aan om het even welke andere oorzaak, zelfs aan:**

**1° nalatigheid of in gebreke blijven van de gezagvoerder of de bemanning of enige andere aan boord of aan de wal door de vervrachter aangestelde persoon voor wiens handelingen hij anders aansprakelijk zou zijn;**

**2° onzeewaardigheid van het schip bij het laden of de aanvang van de reis of op welk ander tijdstip ook.**

##### B) TOELICHTING

**6.182.** De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 2 van Part II van GENCON, dat enigszins overzichtelijker werd gemaakt.

#### B.4.6. ARTIKEL 6.64. KOERSAFWIJKING

##### A) WETTEKST

6.183.

##### ***Artikel 6.64. Koersafwijking***

Het schip mag om het even welke haven aanlopen, in welke volgorde en voor welk doel ook; het mag zonder loods varen, in alle omstandigheden andere schepen slepen of bergen, en van de koers afwijken om mensenlevens of zaken te redden.

##### B) TOELICHTING

6.184. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 3 van Part II van GENCON.

#### B.4.7. ARTIKEL 6.65. BETALING VAN DE VRACHT

##### A) WETTEKST

6.185.

##### ***Artikel 6.65. Betaling van de vracht***

§ 1. De vracht wordt berekend op grond van het overeengekomen tarief en de ingenomen hoeveelheid lading, en wordt contant betaald.

§ 2. Ingeval vooruitbetaling van de vracht bij inscheping is overeengekomen, wordt zij als verworven en niet-terugbetaalbaar beschouwd, ook wanneer schip of lading verloren gaan.

De vervrachter en zijn agenten moeten geen cognossementen ondertekenen of rugtekenen waarop vooruitbetaling van de vracht is vermeld, indien de hen verschuldigde vracht niet daadwerkelijk is betaald.

§ 3. Ingeval betaling van de vracht of een deel ervan ter bestemming is overeengekomen, wordt zij niet als verworven beschouwd dan bij aflevering van de lading.

Voor aanvang van de lossing mag de bevrachter ervoor kiezen de vracht te betalen op het daadwerkelijk afgeleverde en behoorlijk vastgestelde gewicht of de hoeveelheid.

##### B) TOELICHTING

6.186. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 4 van Part II van GENCON.

A) WETTEKST

6.187.

*Artikel 6.66. Lading en lossing*

§ 1. De lading moet worden geladen, gestuwd, geteld, gesjord en gelost door de bevrachter, vrij van enig risico, aansprakelijkheid en kost lastens de vervrachter.

De bevrachter moet zorgen voor stuw materiaal nodig voor de behoorlijke stuwing en bescherming van de lading aan boord; de vervrachter moet het gebruik toestaan van desgevallend aan boord aanwezig stuw materiaal. Na lossing moet de bevrachter het stuw materiaal op zijn kosten verwijderen, en de tijd blijft lopen tot zulks is uitgevoerd.

§ 2. De vervrachter moet het kosteloos gebruik toestaan van de behandelingstuigen van het schip en de nodig aandrijfkracht; deze tuigen moeten zich in goede staat van werking bevinden. Tenzij in geval van fout van de goederenbehandelaar, telt tijd verloren door defecten niet als ligtijd of overligtijd. Op verzoek van de bevrachter stelt de vervrachter kosteloos schepelingen ter beschikking om de tuigen te bedienen, tenzij havenarbeiders vereist zijn, welke de bevrachter dan moet aanwerven. De bedieners van de tuigen werken op risico en onder aansprakelijkheid van de bevrachter en worden als diens aangestelden beschouwd, ofschoon zij steeds onder toezicht van de gezagvoerder werken.

§ 3. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade, normale sleet uitgezonderd, die aan het schip wordt berokkend door goederenbehandelaars. De gezagvoerder moet de bevrachter of zijn agent en de goederenbehandelaar van deze schade zo spoedig als redelijk mogelijk op de hoogte brengen, bij gebreke waarvan de bevrachter niet aansprakelijk is. De gezagvoerder moet trachten van de goederenbehandelaar een erkenning van aansprakelijkheid te verkrijgen.

De bevrachter moet de schade aan het schip herstellen; ingeval zij de zeewaardigheid of de klasse van het schip in het gedrang brengt, moet de herstelling gebeuren vooraleer het schip afvaart uit de haven waar de schade is ontstaan of vastgesteld. Alle bijkomende kosten zijn ten laste van de bevrachter; tijdverlies zal door hem worden vergoed overeenkomstig het tarief van de overliggelden.

B) TOELICHTING

6.188. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 5 van Part II van GENCON.

#### B.4.9. ARTIKEL 6.67. LIGTIJD

##### A) WETTEKST

6.189.

##### *Artikel 6.67. Ligtijd*

§ 1. De lading moet worden geladen en gelost binnen de overeengekomen ligtijd uitgedrukt in kalenderdagen of uren, voor zover de weersomstandigheden het toelaten. De ligtijd loopt niet tijdens zondagen en feestdagen, tenzij alsdan wordt doorgewerkt.

§ 2. De ligtijd begint te lopen nadat het schip aan de afzender respectievelijk de ontvanger, of, zo zij onbekend zijn, aan de bevrachter of zijn vertegenwoordiger, een bericht van gereedheid heeft gegeven.

Ingeval het bericht van gereedheid wordt gegeven voor 12 uur, vangt de ligtijd aan om 13 uur; wordt het na 12 uur maar voor het einde van de kantooruren gegeven, vangt de ligtijd de volgende werkdag om 6 uur aan.

Ingeval de laadplaats of de losplaats bij aankomst van het schip niet beschikbaar is, mag het schip desalniettemin een bericht van gereedheid geven, en vangen de ligtijd en de overligtijd aan. De tijd nodig om van de wachtplaats naar de laadplaats of de losplaats te verhalen telt evenwel niet als ligtijd.

Ingeval het schip na onderzoek niet gereed blijkt te zijn geweest, telt de tijd vanaf de ontdekking daarvan tot het ogenblik van daadwerkelijke gereedheid, evenmin als ligtijd.

##### B) TOELICHTING

6.190. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 6 van Part II van GENCON.

#### B.4.10. ARTIKEL 6.68. OVERLIGGELD

##### A) WETTEKST

6.191.

##### *Artikel 6.68. Overliggeld*

Bij verstrijken van de ligtijd is de bevrachter per dag overliggeld verschuldigd volgens het overeengekomen tarief.

Het overliggeld is verschuldigd bij ontvangst van de factuur van de vervrachter.

Ingeval het overliggeld niet is betaald, mag de vervrachter de bevrachter in gebreke stellen om het bedrag te betalen binnen zesennegentig uur, waarna hij de overeenkomst mag beëindigen en volledige schadevergoeding mag vorderen.

##### B) TOELICHTING

6.192. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 7 van Part II van GENCON.

#### B.4.11. ARTIKEL 6.69. RETENTIERECHT

##### A) WETTEKST

6.193.

***Artikel 6.69. Retentierecht***

**De vervrachter heeft een retentierecht op de lading die zich onder zijn hoede bevindt en waarop de schuldvordering betrekking heeft.**

**Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht betrekking heeft.**

**De vervrachter mag de lading echter niet aan boord houden. Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen door een derde zullen worden bewaard, tot zijn schuldvordering voldaan is.**

**De vervrachter kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.**

##### B) TOELICHTING

**6.194.** Deze en de twee volgende voorgestelde bepalingen zijn gebaseerd op artikel 8 van Part II van GENCON, de artikelen 116, 123, 124 en 125 van de Zeewet, en de corresponderende regeling van het retentierecht van de goederenbehandelaar<sup>169</sup>.

#### B.4.12. ARTIKEL 6.70. LADINGVOORRECHT

##### A) WETTEKST

6.195.

***Artikel 6.70. Ladingvoorrecht***

**De vordering van de vervrachter tot betaling van bedragen die hem door de bevrachter zijn verschuldigd in rechtstreeks verband met de lading is op deze goederen bevoorrecht. Het voorrecht kan worden uitgeoefend gedurende vijftien dagen na de aflevering, voor zover de goederen niet werden overhandigd aan een derde. Het heeft dezelfde rang als het voorrecht omschreven in artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.**

##### B) TOELICHTING

**6.196.** De voorgestelde bepaling heeft geen nadere toelichting.

---

<sup>169</sup> Over dit laatste, zie Blauwboek 7.

A) WETTEKST

6.197.

*Artikel 6.71. Niet afgehaalde goederen*

§ 1. Ingeval de bestemming de goederen niet afhaalt kan de vervrachter machtiging vragen om de goederen te verkopen.

§ 2. De vervrachter dient hiertoe vooraf de bevrachter, de bestemming en in voorkomend geval de partij aan wie hij volgens de bevrachtingsovereenkomst een aankomstbericht moet zenden, bij aangetekend schrijven in gebreke te stellen om de goederen binnen een termijn van één maand af te halen. Deze ingebrekestelling dient uitdrukkelijk te vermelden dat, indien hieraan geen gevolg wordt gegeven, zal worden overgegaan tot verkoop van de goederen overeenkomstig dit artikel.

Indien de identiteit of de woonplaats van één of meer van voornoemde personen ondanks redelijke inspanningen niet kan worden achterhaald, of indien deze ingebrekestelling gelet op de omstandigheden van het geval nutteloos zou zijn, kan de ingebrekestelling achterwege worden gelaten.

De ingebrekestelling kan ten vroegste worden verstuurd twee maanden na de lossing van de goederen uit het schip, tenzij bijzondere omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen.

§ 3. Indien de in § 2 bedoelde ingebrekestelling zonder gevolg blijft, richt de vervrachter een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. De artikelen 1025 tot en met 1034 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing. Het verzoekschrift vermeldt tevens:

1° de feiten;

2° een omschrijving van de goederen;

3° desgevallend de bedragen die aan de vervrachter verschuldigd blijven;

4° indien de in § 2 bedoelde ingebrekestelling achterwege werd gelaten, de redenen waarom dit gebeurd is;

5° indien de in § 2 bedoelde wachttermijn van twee maanden niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;

6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot verkoop over te gaan.

§ 4. Indien de voorzitter het verzoek gegrond verklaart, bepaalt hij het bedrag van de schuldvordering van de vervrachter en de wijze waarop tot verkoop zal worden overgegaan. Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering, kan de voorzitter, op verzoek van de vervrachter, bepalen dat de goederen in eigendom aan de vervrachter zullen overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van de door de voorzitter bepaalde waarde van de goederen, vervalt.

§ 5. De beschikking wordt bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in § 2 werd gericht.

De beschikking dient bovendien te worden bekendgemaakt:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

2° in een nationaal verspreid dagblad;

3° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in de havenplaats waar de goederen zich bevinden;  
4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.  
De beschikking is slechts uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van 1 maand vanaf de laatste publicatie. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van één maand vanaf deze publicatie.

§ 6. Indien de verkoop meer opbrengt dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, wordt het saldo in de Deposito- en Consignatiekas gestort. Het aldus in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en intresten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag binnen die termijn door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.

§ 7. Indien de verkoop onvoldoende opbrengt om de schuldvordering van de vervrachter te dekken, behoudt deze voor het saldo alle rechten waarover hij krachtens de overeenkomst of de wet beschikt.

§ 8. De vervrachter die overeenkomstig de bepalingen van dit artikel overgaat tot verkoop van de goederen is bevrijd ten opzichte van de rechthebbenden op de lading, die enkel nog rechten kunnen laten gelden op het saldo van de verkoopopbrengst.

#### B) TOELICHTING

6.198. De voorgestelde bepaling is een nadere uitwerking van de artikelen 123 en 267 van de Zeewet.

#### B.4.14. ARTIKEL 6.72. OPZEGGING

##### A) WETTEKST

6.199.

#### *Artikel 6.72. Opzegging*

§ 1. Ingeval het schip op de opzegdatum niet gereed is voor het laden, mag de bevrachter de overeenkomst opzeggen.

§ 2. Ingeval de vervrachter, niettegenstaande de aanwending van behoorlijke zorg, voorziet dat het schip niet op de opzegdatum gereed zal zijn, mag hij de bevrachter hiervan op de hoogte stellen en de dag meedelen waarop het schip verwacht wordt gereed te zijn, en de bevrachter uitnodigen om de overeenkomst op te zeggen dan wel om de nieuwe opzegdatum te aanvaarden. De bevrachter moet zijn keuze meedelen binnen achtenveertig uur na ontvangst van het bericht van de vervrachter. Ingeval de bevrachter geen keuze voor opzegging meedeelt, wordt de opzegdatum verplaatst tot zeven dagen na de nieuwe verwachte datum van gereedheid. Ingeval van verdere vertraging mag de bevrachter de overeenkomst alleszins opzeggen.



B) TOELICHTING

6.200. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 9 van Part II van GENCON.

B.4.15. ARTIKEL 6.73. COGNOSSEMENTEN

A) WETTEKST

6.201.

***Artikel 6.73. Cognossementen***

**Cognossementen worden ondertekend door de gezagvoerder of door de vertegenwoordiger van de vervoerder, wiens volmacht aan de bevrachters moet worden meegedeeld. De bevrachter vrijwaart de vervoerder tegen alle gevolgen en aansprakelijkheden welke voortvloeien uit de ondertekening van cognossementen waardoor op de vervoerder zwaardere aansprakelijkheden komen te rusten dan hij heeft te dragen overeenkomstig de reisbevrachtingsovereenkomst.**

B) TOELICHTING

6.202. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 10 van Part II van GENCON.

B.4.16. ARTIKEL 6.74. AVERIJ-GROSSE

A) WETTEKST

6.203.

***Artikel 6.74. Averij-grosse***

**Averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regelen van York en Antwerpen. Ladingeigenaars betalen het aandeel van de lading in de algemene onkosten, zelfs ingeval zij noodzakelijk werden ingevolge nalatigheid of in gebreke blijven van de aangestelden van de vervoerder.**

B) TOELICHTING

6.204. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 12 van Part II van GENCON.

B.4.17. ARTIKEL 6.75. RECHTEN EN TAKSEN

A) WETTEKST

6.205.

***Artikel 6.75. Rechten en taksen***

§ 1. De vervrachter moet alle rechten, lasten en taksen betalen die gebruikelijk worden geheven op het schip, hoe ze ook worden berekend.

§ 2. De bevrachter moet alle rechten, lasten, heffingen en taksen betalen die gebruikelijk worden geheven op de lading, hoe ze ook worden berekend.

§ 3. Taksen geheven op de vracht zijn ten laste van de bevrachter.

B) TOELICHTING

6.206. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 13 van Part II van GENCON.

B.4.18. ARTIKEL 6.76. AGENTUUR

A) WETTEKST

6.207.

***Artikel 6.76. Agentuur***

De vervrachter moet in de laadhaven en in de loshaven zijn eigen scheepsagent aanduiden.

B) TOELICHTING

6.208. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 14 van Part II van GENCON.

B.4.19. ARTIKEL 6.78. MAKELAARSLOON

A) WETTEKST

6.209.

***Artikel 6.78. Makelaarsloon***

Ingeval de overeenkomst niet wordt uitgevoerd heeft de makelaar recht op een derde van het makelaarsloon, berekend op het geraamde bedrag van de vracht; deze vergoeding van de onkosten en het werk is verschuldigd door de aansprakelijke partij.

B) TOELICHTING

6.210. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op artikel 15 van Part II van GENCON.

B.4.20. ARTIKEL 6.79. STAKING

A) WETTEKST

6.211.

*Artikel 6.79. Staking*

§ 1. Ingeval van staking of lock-out die het laden verhindert, mag de vervrachter de bevrachter verzoeken de ligdagen te laten doorlopen alsof er geen staking of lock-out in het spel was. Indien de bevrachter niet binnen vierentwintig uur op dit verzoek ingaat, mag de vervrachter de overeenkomst opzeggen, tenzij het laden al een aanvang had genomen.

§ 2. Ingeval van staking of lock-out die de lossing verhindert gedurende meer dan acht-eneveertig uur, mag de bevrachter het schip laten wachten tegen betaling van de helft van het overliggeld na afloop van de ligtijd, met dien verstande dat na het einde van de staking of lock-out het volle overliggeld verschuldigd is tot aan de lossing.

§ 3. Buiten de in de vorige paragrafen bepaalde gevallen is geen der partijen voor de gevolgen van stakingen of lock-outs welke het laden of lossen verhinderen of bemoeilijken aansprakelijk.

B) TOELICHTING

6.212. De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 16 van Part II van GENCON.

B.4.21. ARTIKEL 6.80. OORLOG

A) WETTEKST

6.213.

*Artikel 6.80. Oorlog*

§ 1. Ingeval de gezagvoerder, de scheepseigenaar of de reder voor het aanvangen van het laden in redelijkheid vaststelt dat het schip, de lading of de opvarenden mogelijk zullen worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, piraterij, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen, mag de vervrachter de overeenkomst opzeggen, of weigeren het betrokken gedeelte ervan uit te voeren.

§ 2. Indien de in § 1 bedoelde vaststelling later wordt gedaan, kan de vervrachter weigeren de inlading verder te zetten, cognossementen te ondertekenen of de reis verder te zetten. Hij mag de bevrachter verzoeken een loshaven aan te duiden waar de bedoelde risico's zich niet voordoen. Bij gebreke daarvan mag hij de lading lossen in een andere, door

hem gekozen haven. Om de risico's te ontlopen, mag de vervrachter er ook voor kiezen een langere reisweg te volgen.

§ 3. Het schip mag gevolg geven aan bevelen en aanbevelingen van de vlagstaat, andere bevoegde overheden of verzekeraars tegen oorlogsrisico's, en aan resoluties, bevelen of richtlijnen van bevoegde supranationale of internationale instellingen.

Het schip mag de lading lossen in om het even welke haven, ingeval deze lading kan leiden tot verbeurdverklaring van het schip.

Het schip mag een andere haven aanlopen om schepelingen of opvarenden te laten ontschepen ingeval zij gevangen kunnen worden genomen of anderszins bestraft.

B) TOELICHTING

**6.214.** De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 17 van Part II van GENCON.

B.4.22. ARTIKEL 6.81. IJS

A) WETTEKST

**6.215.**

*Artikel 6.81. Ijs*

§ 1. Ingeval de laadhaven onbereikbaar is ingevolge ijs, of het schip aldaar door ijs dreigt ingesloten te raken, mag de gezagvoerder beslissen hetzij geen lading in te nemen, in welk geval de overeenkomst als nietig zal worden beschouwd, hetzij uit te varen met een deel van de lading aan boord.

§ 2. Ingeval ijs het schip verhindert de loshaven te bereiken, mag de bevrachter beslissen hetzij het schip te laten wachten, onder verplichting overliggeld te betalen, hetzij het schip naar een ijsvrije haven te laten varen, in welk geval alle bedingen van het cognosement van toepassing blijven.

B) TOELICHTING

**6.216.** De voorgestelde bepaling is een vereenvoudigde redactie van artikel 18 van Part II van GENCON.

B.4.23. ARTIKEL 6.82. VERJARING

A) WETTEKST

**6.217.**

*Artikel 6.82. Verjaring*

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een reisbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit

de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een reisbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

#### B) TOELICHTING

6.218. De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht<sup>170</sup>.

#### B.5. ONDERAFDELING 5. ANDERE BEVRACHTINGEN

##### B.5.1. ARTIKEL 6.83. TOEPASSELIJKE REGELEN

6.219.

#### Onderafdeling 5 – Andere bevrachtingen

##### *Artikel 6.83. Toepasselijke regelen*

**Op andere bevrachtingsovereenkomsten dan deze geregeld in de vorige Afdelingen, zijn de bepalingen van die Afdelingen van toepassing welke de grootste overeenkomst met het betrokken geval vertonen.**

**Het vorige lid geldt onverminderd artikel 2.4.**

#### B) TOELICHTING

6.220. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zijn geen bijzondere regelingen opgenomen betreffende andere soorten bevrachting dan de romp-, de tijd- en de reisbevrachting. Te denken valt aan de plaatsbevrachting (*slot charter*)<sup>171</sup> of volumecontracten (*volume contracts* of *contrats of affreightment* in enge zin).

Tijdens de eerste consultatie is van geen enkele zijde op de invoering van dergelijke wettelijke regelingen aangedrongen.

Enkele uitzonderingen niet te na gesproken<sup>172</sup>, bevatten ook andere nationale codificaties geen dergelijke regelingen.

In de Belgische rechtspraktijk wordt omtrent dergelijke overeenkomsten blijkbaar zelden geprocedeerd. Verder gaat het om bij uitstek commerciële contracten, waarvoor partijen doorgaans zelf passende regelingen treffen. De behoefte aan een specifiek wettelijk raamwerk mag dan ook gering worden geacht.

<sup>170</sup> Zie *supra*, nr. 6.51.

<sup>171</sup> De plaatsbevrachtingsovereenkomst zou kunnen worden gedefinieerd als "de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vrachter een deel van de laadruimte van het schip ter beschikking van de bevrachter stelt gedurende een bepaalde tijd of tijdens een bepaalde reis".

<sup>172</sup> Zie bijv. *supra*, nr. 6.37 voor de Noorse wetsbepalingen over "Quantity Contracts".

In de hier voorgestelde bepaling wordt daarom geopteerd voor een verwijzing naar de hierboven toegelichte Afdelingen betreffende de romp-, de tijd- en de reisbevrachtingsovereenkomst, welke in voorkomend geval *per analogiam* kunnen worden toegepast.

Daarnaast kan de rechter terugvallen op de bijzondere bronnen van scheepvaartrecht welke zijn aangeduid in het elders toegelichte<sup>173</sup> artikel 2.4 van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Daardoor kan de Belgische rechter rekening houden met internationaal gangbare regels. Beoogd wordt een oplossing die aansluit bij de realiteit van het maritieme bedrijf, welke vaak zal kunnen worden afgeleid uit gebruiken en algemene scheepvaartrechtelijke beginselen, waaromtrent partij- en de rechter nuttige elementen kunnen halen uit internationaal ruim geaccepteerde standaardovereenkomsten of buitenlandse rechtspraak en rechtsleer. In uiterst geval kan ook worden teruggevallen op de algemene beginselen van het contractenrecht. Dit kan bijv. verantwoord zijn t.a.v. de verhuring van winkels aan boord van een cruiseschip.

#### B.5.2. ARTIKEL 6.84. LADINGVOORRECHT

6.221.

##### ***Artikel 6.84. Ladingvoorrecht***

**De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de in artikel 6.83 bedoelde andere bevrachtingsovereenkomsten zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle lading die toebehoort aan de bevrachter.**

#### B) TOELICHTING

**6.222.** In de voorgestelde bepaling wordt uitdrukkelijk een ladingvoorrecht ingeschreven. Dergelijk voorrecht kan immers bezwaarlijk op een analogische toepassing van een wetsbepaling berusten.

#### B.5.3. ARTIKEL 6.85. VERJARING

#### A) WETTEKST

6.223.

##### ***Artikel 6.85. Verjaring***

**§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een andere bevrachtingsovereenkomst als bedoeld in artikel 6.83 verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.**

**§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een in § 1 bedoelde bevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.**

---

<sup>173</sup> Zie Blauwboek 2.

## B) TOELICHTING

**6.224.** De nieuwe verjaringsregeling werd hierboven reeds in algemene zin toegelicht<sup>174</sup>. Ook deze aangelegenheid leent zich niet voor verwijzing naar analogisch toepasbare wetsartikelen.

---

<sup>174</sup> Zie *supra*, nr. 6.51.

### 3. GOEDERENVERVOER OVER ZEE

#### A. HUIDIGE REGELING

##### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**6.225.** Titel II van de Zeewet, die het opschrift “Eigenaar en bemanning van zeeschepen” draagt, bevat een Hoofdstuk II dat is gewijd aan “De bemanning”. Dat Hoofdstuk bevat een Afdeling I over “De kapitein”, waarvan § 2 “Het cognossement” betreft. In die paragraaf (art. 85-91) zijn de meeste wettelijke bepalingen betreffende de overeenkomst van vervoer van goederen over zee opgenomen. De centrale bepaling is artikel 91, waarin de tekst van het Brussels Cognossementsverdrag is geïntegreerd. Dit Verdrag “tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen inzake cognossementen” werd ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924 en gewijzigd door het Protocol van Visby, ondertekend op 23 februari 1968 en door het Protocol van Brussel van 21 december 1979. Het staat ook bekend als de Regelen van Den Haag en Visby. Het oorspronkelijke Verdrag (de Regelen van Den Haag) werd goedgekeurd bij Wet van 20 november 1928<sup>175</sup>. De wijzigende Protocollen werden respectievelijk goedgekeurd bij Wet van 28 augustus 1978<sup>176</sup> en bij Wet van 17 augustus 1983<sup>177</sup>. Het oorspronkelijke verdrag werd bij Wet van 28 november 1928<sup>178</sup> in artikel 91 van de Zeewet geïncorporeerd. Artikel 91 werd aan de wijzigende Protocollen van 23 februari 1968 en 21 december 1979 aangepast bij Wet van 11 april 1989<sup>179</sup>.

De integrale tekst van de heden vigerende bepalingen van de bedoelde paragraaf van de Zeewet luidt als volgt:

#### *§ 2. Het cognossement*

##### *Artikel 85*

*Het cognossement moet de aard en hoeveelheid van de te vervoeren goederen opgeven.*

*Het vermeldt:*

*- de naam en de woonplaats van de afzender;*

---

<sup>175</sup> W. 20 november 1928 “tot goedkeuring van: 1° het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, ondertekend te Brussel, op 25 Augustus 1924; 2° het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypotheek op zeeschepen, ondertekend te Brussel, op 10 April 1926; 3° het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, ondertekend te Brussel, op 25 Augustus 1924; 4° het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immuniteiten van Staatsschepen, ondertekend te Brussel op 10 april 1926” (BS 1-2 juni 1931).

<sup>176</sup> W. 28 augustus 1978 “houdende goedkeuring van het Protocol, opgemaakt te Brussel op 23 februari 1968, tot wijziging van het Internationale Verdrag voor de eenmaking van bepaalde regelen inzake cognossementen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924” (BS 23 november 1978).

<sup>177</sup> W. 17 augustus 1983 “houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten: a) Protocol houdende wijziging van het Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen van 10 oktober 1957; b) Protocol houdende wijziging van het Internationaal Verdrag voor de eenmaking van bepaalde regelen inzake cognossementen van 25 augustus 1924, zoals gewijzigd door het Wijzigingsprotocol van 23 februari 1968, opgemaakt te Brussel op 21 december 1979” (BS 22 november 1983).

<sup>178</sup> W. 28 november 1928 “ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen inzake cognossementen, geteekend te Brussel, op 25 Augustus 1924” (BS 11 januari 1929).

<sup>179</sup> W. 11 april 1989 “houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart” (BS 6 oktober 1989, err. BS 8 december 1990).



- de naam en het adres van de persoon aan wie de goederen worden verzonden;
- de naam en de woonplaats van de kapitein;
- de naam, de nationaliteit en de tonnenmaat van het schip;
- de plaats van afvaart en van bestemming;
- de bedingen betreffende de vracht.

Het vermeldt op de kant de merken en nummers van de te vervoeren goederen.

Het vermeldt het aantal afgegeven exemplaren.

Het cognossement kan aan order zijn, aan toonder of op naam.

#### Artikel 86

Elk cognossement wordt opgemaakt in ten minste vier originelen: één voor de afzender, één voor de persoon aan wie de goederen worden verzonden, één voor de kapitein, één voor de reder.

Het exemplaar voor de kapitein wordt getekend door de afzender; de andere exemplaren worden getekend door de kapitein.

Wanneer er meer exemplaren zijn voor de persoon aan wie de goederen worden verzonden, wordt op elk van die exemplaren vermeld of het een eerste exemplaar is of een tweede of een derde enz.

Het cognossement moet worden getekend binnen vierentwintig uren na de inlading.

De afzender is gehouden binnen dezelfde tijd de bewijzen van de douane betreffende de ingeladen goederen aan de kapitein af te geven.

#### Artikel 87

Onverminderd het bij artikel 91 bepaalde geldt het cognossement dat in de hierboven voorgeschreven vorm is opgemaakt, als bewijs tussen alle bij de lading belanghebbende partijen en tussen hen en de verzekeraars.

#### Artikel 88

In geval van verschil tussen het door de afzender getekend cognossement en de door de kapitein getekende cognossementen, heeft elk origineel bewijskracht tegen de partij die het getekend heeft.

#### Artikel 89

Alleen hij die houder is van het cognossement, zelfs krachtens een endossement in blanco, heeft het recht om zich de lading door de kapitein te doen afleveren.

Wanneer verscheidene exemplaren van een cognossement worden vertoond, wendt de kapitein zich in België tot de rechtbank van koophandel, in het buitenland tot de Belgische consul of tot de plaatselijke overheid, ten einde een bewaarder te doen aanwijzen aan wie hij de lading zal afleveren tegen betaling van de vracht.

#### Artikel 90

In geval van schipbreuk of van binnenlopen in een noodhaven kan iedere houder van een cognossement, zelfs op naam, alle rechten van de afzender uitoefenen, zich de goederen door de kapitein doen afleveren en de opbrengst ervan in ontvangst nemen, onder verplichting borg te stellen, en met machtiging, in België, van de rechtbank van koophandel, en in het buitenland, van de Belgische consul of van de plaatselijke overheid, die tot bewaring van de rechten van derden zodanige maatregelen zullen voorschrijven als zij passend achten.

#### Artikel 91

A. Op het verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen in enig schip van welke nationaliteit ook, uit of naar een haven van het Rijk, zijn de volgende regels van toepassing:

§ 1. In dit artikel worden de navolgende woorden gebruikt in de hieronder aangegeven zin:

- a) "vervoerder" omvat de scheepseigenaar of de bevrachter die partij is bij een vervoerovereenkomst met een afzender;
- b) "vervoerovereenkomst" slaat slechts op een vervoerovereenkomst waarvan blijkt uit een cognossement of een dergelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee; het slaat ook op het cognossement of

dergelijke stuk uitgegeven krachtens een charterpartij van het oogenblik af dat dit de betrekkingen regelt van de vervoerder en de cognossementhouder;

c) "goederen" omvat zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading die, bij de vervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd;

d) "schip" betekent elk vaartuig gebruikt voor het vervoer van de goederen over zee;

e) "vervoer van goederen" dekt de tijd verlopen van de inlading der goederen aan boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip.

§ 2. Onverminderd de bepalingen van § 6 is de vervoerder in alle overeenkomsten tot vervoer van goederen over zee, met betrekking tot de lading, de behandeling, de stuwning, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing der goederen, belast met de aansprakelijkheden en verplichtingen hieronder vermeld gelijk hij geniet van de daarbedoelde rechten en ontheffingen.

§ 3. 1° De vervoerder is gehouden voor en bij de aanvang van de reis een redelijke zorg aan te wenden voor:

a) het zeewaardig maken van het schip;

b) het voldoende bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;

c) het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen worden vervoerd, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

2° Onder voorbehoud van het bepaalde bij § 4 is de vervoerder verplicht zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading, behandeling, stuwning, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen.

3° Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben, moet de vervoerder of de kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:

a) de voornaamste, voor het onderkennen van de goederen nodige merken, zoals deze voor het begin der inlading door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken op de niet verpakte goederen of op de kisten of verpakkingen die de goederen inhouden, door stempel of anderszins duidelijk aangebracht zijn op zodanige wijze dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar blijven;

b) het aantal colli's of het stuktal der goederen of de hoeveelheid of het gewicht, al naar het geval, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;

c) de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen;

met dien verstande dat geen vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder verplicht zal zijn een cognossement af te geven inhoudende merken, getal, hoeveelheid of gewicht, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het toetsen waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.

4° Zulk een cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, van de ontvangst door de vervoerder van de goederen zoals zij beschreven zijn overeenkomstig nr 3, a, b, en c.

Nochtans wordt het tegenbewijs niet toegelaten indien het cognossement is overgedragen geworden aan een derde persoon die er te goeder trouw houder van is.

5° De afzender wordt geacht ten behoeve van de vervoerder in te staan voor de juistheid op het oogenblik van de inontvangstneming van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verlies, schade en kosten, ontstaan tengevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in geen dele zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elke andere persoon dan de afzender.

6° Tenzij aan de vervoerder of zijn vertegenwoordiger in de loshaven, voor of op het oogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon, schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard van dat verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven.

Is het verlies of de beschadiging niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

*Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed op het oogenblik van de inontvangstneming door beide partijen gezamenlijk vastgesteld werd.*

*Behoudens het bepaalde bij 6° bis, zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen één jaar nadat de goederen zijn of behoorden te worden afgeleverd. Deze termijn kan echter door de partijen worden verlengd op voorwaarde dat zij hiermee hebben ingestemd na de feiten die tot de rechtsvordering aanleiding hebben gegeven.*

*Indien er zekerheid of vermoeden bestaat dat er verlies of beschadiging heeft plaatsgehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkander over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van het goed en het natellen van de colli's gemakkelijk te maken.*

*6° bis. Regresvorderingen kunnen zelfs na het verstrijken van de bij ten 6° voorziene termijnen worden ingesteld, wanneer dit geschiedt binnen de termijn van drie maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad voor het verstrijken van de eerder vermelde termijn van één jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen volgens 6°, vierde lid, van deze paragraaf.*

*7° Als de goederen ingeladen zijn, wordt door de vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder aan de afzender op zijn verlangen een cognossement afgegeven met de vermelding "geladen", mits de afzender, indien hij vooraf enig op die goederen rechtgevend document heeft ontvangen, het tegen afgifte van het "geladen"-cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger heeft eveneens het recht in de haven van inlading op het oorspronkelijk afgegeven document de naam van het schip of van de schepen waarin de goederen werden geladen en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de in § 3, 3°, vermelde bijzonderheden, als een "geladen"-cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.*

*8° Iedere bepaling, beding of afspraak in een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen in deze paragraaf gesteld, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een beding krachtens hetwelk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt, of elk ander beding van dergelijke strekking wordt geacht te zijn gemaakt teneinde de vervoerder van aansprakelijkheid te ontheffen.*

*§ 4. 1° Noch de vervoerder, noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, ontstaan tengevolge van of voortvloeiend uit onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk te bemannen, uit te rusten of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen vervoerd worden, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het bergen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij § 3, 1°. Telkens als verlies of schade het gevolg is van onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de uitoefening van de redelijke zorg op de vervoerder of op elke andere persoon, die mocht beweren krachtens deze paragraaf van aansprakelijkheid te zijn ontheven.*

*2° Noch de vervoerder, noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan tengevolge van:*

- a) een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of een ondergeschikte van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip;*
- b) brand, tenzij veroorzaakt door opzet of schuld van de vervoerder;*
- c) gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren;*
- d) onvermijdelijke natuurlijke toevallen;*
- e) oorlogshandelingen;*
- f) daden van vijanden van de Staat;*
- g) aanhouding of maatregelen van hogerhand of gerechtelijk beslag;*
- h) quarantainemaatregelen;*

- i) een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar der goederen, van zijn vertegenwoordiger of lasthebber;
  - j) werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, tengevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;
  - k) oproer of ongeregelheden;
  - l) redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee;
  - m) verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies, of elke andere beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek aan het goed;
  - n) onvoldoende verpakking;
  - o) onvoldoende of ondoelmatige merken;
  - p) verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;
  - q) een andere oorzaak, niet bestaand uit opzet of schuld van de vervoerder, noch uit opzet of schuld van de vertegenwoordigers of ondergeschikten van de vervoerders; doch de bewijslast rust op degene die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen dat noch de schuld van de vervoerder zelf, noch zijn opzet, noch de schuld of het opzet van de vertegenwoordigers of de ondergeschikten van de vervoerder heeft bijgedragen tot het verlies of de schade.
- 3° De afzender is niet aansprakelijk wegens door de vervoerder of het schip geleden verlies of schade, ontstaan door of voortvloeiend uit enigerlei oorzaak zonder dat er sprake is van handeling, schuld of nalatigheid van de afzender, zijn vertegenwoordigers of zijn ondergeschikten.
- 4° Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een inbreuk op de verplichtingen voortvloeiend uit dit artikel of uit de vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige beschadiging, daardoor ontstaan.
- 5° a) Tenzij de aard en de waarde van de goederen door de inlander zijn aangegeven voordat de goederen zijn ingeladen en deze aangifte in het cognossement is opgenomen, zijn in geen geval de vervoerder, noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen tot een bedrag boven 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, of 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht, van de verloren of beschadigde goederen, met dien verstande dat het hoogste bedrag in aanmerking moet worden genomen.
- b) Het totaal verschuldigd bedrag wordt berekend op basis van de waarde die de goederen hebben op de plaats waar en op de dag waarop, volgens de vervoerovereenkomst, de goederen aan land zijn gezet of behoorden te worden gezet.
- De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursnotering of, bij gebreke hiervan, volgens de marktprijs of nog, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.
- c) Wanneer een container, een palet of een dergelijk tuig wordt gebruikt om de goederen te verzamelen of op te stapelen, wordt elke collo of eenheid, welke naar luid van het cognossement dat tuig omvat, beschouwd als een collo of een eenheid in de zin van deze paragraaf. Buiten de hierboven voorziene gevallen wordt het tuig als collo of eenheid beschouwd.
- d) De rekeneenheid bedoeld in dit artikel is het Speciaal Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.
- De omrekening in Belgische frank van de bedragen bepaald in § IV, 5°, a), geschiedt op de datum waarop de goederen werden geleverd of hoorden geleverd te worden.
- e) De vervoerder noch het schip zijn gerechtigd het voordeel van de beperking van de aansprakelijkheid te genieten als bewezen werd dat de schade het gevolg is van een handelen of een nalaten van de vervoerder, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade zou uit voortvloeien.
- f) De in lid a) vermelde aangifte, opgenomen in het cognossement, schept een vermoeden behoudens tegenbewijs, doch zij bindt de vervoerder niet en deze behoudt het recht de juistheid daarvan te betwisten.
- g) Bij overeenkomst tussen de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder en de inlander kan een ander dan in lid a) vermeld maximumbedrag bepaald worden mits dit overeengekomen maximum niet lager is dan het in dat lid vermeld maximumbedrag.

*h) In geen geval is de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen indien de aard of de waarde hiervan door de inlader met opzet verkeerdelijk in het cognossement is aangegeven.*

*6° Goederen van ontvulbare, ontplofbare of gevaarlijke aard, tot welke inlading de vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan gekend had, mogen te allen tijde voor de lossing op iedere plaats door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze goederen is aansprakelijk voor alle schaden en onkosten, middellijk of onmiddellijk ontstaan ten gevolge van de inlading ervan. Indien een van deze goederen, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag het eveneens door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor gemene averij, indien daartoe grond bestaat.*

*§ 4bis. 1. De bij dit artikel voorziene ontheffingen en beperkingen van de aansprakelijkheid gelden voor elke rechtsvordering die tegen die vervoerder wordt ingesteld tot het bekomen van schadeloosstelling voor verlies of beschadiging van uit hoofde van een vervoerovereenkomst vervoerde goederen, om het even of die rechtsvordering is ingesteld geworden op grond van de contractuele of de niet-contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder.*

*2. Indien zulke rechtsvordering wordt ingesteld tegen een aangestelde van de vervoerder, kan die evenzeer een beroep doen op de ontheffingen en de beperkingen welke de vervoerder zelf krachtens het artikel kan inroepen.*

*3. In dit geval mag het totaal der bedragen ten laste van de vervoerder en zijn aangestelden de bij dit artikel voorziene grens van aansprakelijkheid niet overschrijden.*

*4. De aangestelde kan echter de bepalingen van deze paragraaf niet doen gelden, indien bewezen is dat de schade het gevolg is van het feit dat de aangestelde heeft gehandeld of heeft nagelaten te handelen, hetzij met inzicht schade te veroorzaken, hetzij op roekeloze wijze en met het bewustzijn dat de handeling of het verzuim waarschijnlijk schade zou teweegbrengen.*

*§ 5. Een vervoerder is vrij zijn rechten en ontheffingen geheel of gedeeltelijk op te geven of zijn aansprakelijkheden en verplichtingen te vermeerderen, zoals deze en gene bepaald zijn in dit artikel, mits deze afstand of deze vermeerdering vermeld wordt in het aan de afzender afgegeven cognossement.*

*Geen bepaling van dit artikel is van toepassing op charterpartijen; maar als in het geval van een bevracht schip cognossementen worden afgegeven, zijn deze onderworpen aan de voorschriften van dit artikel. Geen voorschrift in deze regels wordt beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent gemene averij.*

*§ 6. Onverminderd de bepalingen der voorgaande paragrafen, zijn een vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder en een afzender vrij, omtrent bepaalde goederen, welke ook, een overeenkomst aan te gaan met zodanige bedingen als hun goed zullen dunken aangaande de aansprakelijkheid en de verplichtingen van de vervoerder betreffende deze goederen, alsmede de rechten en ontheffingen van de vervoerder ten aanzien van deze goederen, of aangaande zijn verplichtingen wat betreft de staat van zeewaardigheid van het schip voor zover zodanig beding niet strijdig is met de openbare orde, of aangaande de zorg of achtzaamheid van zijn ondergeschikten of vertegenwoordigers voor wat betreft de inlading, de behandeling, de stuwijng, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing der over zee vervoerde goederen, mits in dit geval geen cognossement is of wordt uitgegeven en de bedingen van de getroffen overeenkomst opgenomen worden in een ontvangbewijs dat een niet verhandelbaar stuk is en zulks vermeldt.*

*Elke zo gesloten overeenkomst heeft volledig rechtsgevolg.*

*Deze paragraaf is echter niet van toepassing op gewone handelsverschepingen, bewerkstelligd bij gelegenheid van gewone handelsverrichtingen, maar slechts op andere verladingen, waarbij het karakter en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de bedingen en de bepalingen, waarop het vervoer plaats moet vinden, zodanig zijn dat ze een bijzondere afspraak rechtvaardigen.*

*§ 7. Geen bepaling van dit artikel verbiedt een vervoerder of een afzender in een overeenkomst bedingen, bepalingen, voorbehouden of ontheffingen op te nemen betreffende de verplichtingen en aansprakelijkheden van*

*de vervoerder of het schip wegens verlies of beschadiging van de goederen of aangaande hun bewaking, zorg en behandeling voor de inlading in en na de lossing uit het schip waarmee zij over zee worden vervoerd.*

*§ 8. De bepalingen van dit artikel laten onverlet de rechten en de verplichtingen van de vervoerder, voortvloeiend uit enige thans geldende wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.*

*B. Op elk volgens de vorenstaande bepalingen opgemaakt cognossement moet worden vermeld dat de "regels van artikel 91" er toepasselijk op zijn.*

**6.226.** Ook § 1 van de Afdeling over “De Kapitein”, die het opschrift “Rechten en verplichtingen van de kapitein” draagt, bevat enkele bepalingen betreffende het vervoer van goederen over zee.

De belangrijkste zijn:

#### Artikel 59

*Hij [bedoeld wordt: “De kapitein, gezagvoerder of schipper, belast met het voeren van een zeeschip of een ander vaartuig”, waarvan sprake in artikel 58] is aansprakelijk voor de goederen waarvan hij het vervoer op zich neemt.*

*Hij geeft van die goederen een ontvangstbewijs af.*

*Dat bewijs wordt cognossement genoemd.*

#### Artikel 66

*De kapitein is eveneens aansprakelijk voor alle schade aan goederen die hij, buiten de schriftelijke toestemming van de inlader, op het dek van zijn schip heeft geladen.*

*Met het dek wordt gelijkgesteld elke opbouw die geen geheel vormt met het spantwerk.*

#### Artikel 67

*De aansprakelijkheid van de kapitein houdt slechts op in geval van bewezen overmacht.*

**6.227.** Ten slotte bevat Titel IX van de Zeewet betreffende “Middelen van niet-ontvankelijkheid en verjaring” enkele relevante bepalingen:

#### Artikel 266

*Tenzij aan de vervoerder of zijn vertegenwoordiger in de loshaven, voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon, schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard van het verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven.*

*Is het verlies of de beschadiging uiterlijk niet zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.*

*In elk geval zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of schade ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen een jaar nadat de goederen zijn of behoorden te zijn afgeleverd.*

*De regresvorderingen kunnen na het verstrijken van de in het derde lid bepaalde termijn van één jaar worden ingesteld gedurende een termijn van drie maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad voor het verstrijken van de eerder vermelde termijn van één jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen na de feiten die tot de rechtsvordering aanleiding hebben gegeven.*

#### Artikel 267

*Het voorbehoud waarvan sprake is in het vorige artikel, is overbodig, als de staat van de vervoerde zaken op het ogenblik van de inontvangstneming gezamenlijk is vastgesteld, hetzij door partijen, hetzij door deskundigen.*

*De voorzitter van de rechtbank van koophandel van de loshaven is bevoegd op gewoon verzoekschrift een of drie deskundigen aan te wijzen, met opdracht de staat van de vervoerde goederen vast te stellen, alsmede de oorzaken en het bedrag van de schade te bepalen.*

*De tegenpartij wordt voor het deskundigenonderzoek opgeroepen bij aangetekende brief.*

*De beschikking kan bevelen dat de goederen in bewaring worden gegeven of onder sekwester gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht.*

*Zij kan de verkoop van de goederen ten belope van de verschuldigde vracht bevelen.*

*Verzet tegen de beschikking wordt gebracht voor de rechtbank van koophandel; het moet worden gedaan uiterlijk de tweede dag na die waarop van de beschikking bericht is ontvangen, zon- en feestdagen niet meegetkend.*

#### Artikel 269

*Alle rechtsvorderingen, ontstaan uit een bodemerijcontract, uit een charterpartij of, onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 266, uit een cognossement, verjaren door verloop van drie jaar, ingaande:*

*1° de dag dat de schuldvordering opeisbaar wordt, indien het een bodemerijcontract betreft;*

*2° de dag dat de reis eindigt, indien het een charterpartij of een cognossement betreft.*

Op de mogelijk relevantie van andere wetsbepalingen in en buiten de Zeewet wordt hieronder nog teruggekomen<sup>180</sup>.

### A.2. BEOORDELING

#### A) ALGEMENE KRITIEK

**6.228.** De regeling van het rechtsregime van de overeenkomst van goederenvervoer over zee is één van de centrale elementen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. Een wel door-dachte nieuwe regeling is des te meer van belang nu de voorbije decennia tal van knelpunten zijn opgedoken, waarvan de belangrijkste zijn:

- een algemene wetgevingstechnische wanorde;
- de negering van de wettelijke voorschriften in de praktijk;
- controverses rond het materiële toepassingsgebied van de wettelijke regeling;
- de onaangepastheid van de jurisprudentie i.v.m. het vorderingsrecht;
- de onaangepastheid en niet-verdragsconformiteit van de rechtspraak inzake deklading;
- de gebrekkigheid van het instrumentarium van de zeevervoerder bij niet-afhaling;
- onduidelijkheid m.b.t. het retentierecht en het voorrecht van de vervoerder;
- de ontstentenis van een specifieke wettelijke regeling inzake internationale rechtsmacht.

In wat volgt worden deze knelpunten nader besproken. Sommige ervan betreffen niet-verdragsconformiteit en worden, gelet op de samenhang met de algemene kritiek van de Belgische wetgeving, in dit onderdeel besproken. In het onderdeel over de kritiek in het licht van internationaal recht verderop<sup>181</sup> zal vooral worden ingegaan op de keuze tussen de beschikbare verdragsregimes.

<sup>180</sup> Zie *infra*, inz. nr. 6.230.

<sup>181</sup> Zie *infra*, nr. 6.249 e.v.

**6.229.** Moeilijk kan worden ontkend dat de huidige wettelijke regeling van de overeenkomst van goederenvervoer over zee geen pronkstuk van formele wetgevingstechniek is.

De desbetreffende bepalingen zijn verspreid over verschillende onderdelen van de Zeewet. Heden ten dage komt het ronduit bevreemdend voor dat de relevante wetteksten figureren in het Hoofdstuk over “De bemanning” van de Titel “Eigenaar en bemanning van zeeschepen”. Deze indeling bevordert geenszins het gebruiksgemak. De charterpartij wordt overigens behandeld in een afzonderlijke Titel van de Zeewet<sup>182</sup>.

Een gekende bijzonderheid is dat de Belgische wetgever de tekst van de Regelen van Den Haag en Visby heeft geïntegreerd in één enkel wetsartikel, het befaamde artikel 91 van de Zeewet. Daardoor is dit artikel bijzonder lang en onoverzichtelijk geworden. Deze wetgevingstechnische keuze was des te ongelukkiger nu de wetgever zich destijds al bewust was van de weinig sierlijke redactie van de Haagse Regelen zelf<sup>183</sup>. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de Belgische wetgever het toepassingsgebied van de Haagse Regelen middels artikel 91 van de Zeewet heeft uitgebreid<sup>184</sup>.

De voorafbestaande nationale bepalingen werden amper op de regeling van de Regelen van Den Haag afgestemd. Zo bevatten de artikelen 85 en 91.A, § 3, 3° van de Zeewet niet onderling gecoördineerde voorschriften over de verplicht in het cognossement op te nemen vermeldingen.

Wijzigingsbepalingen werden niet steeds zorgvuldig geredigeerd<sup>185</sup>.

Ten slotte kan worden vastgesteld dat de Zeewet voor het centrale regeling van de zeevervoerovereenkomst geen voldoende centrale plaats inruimt.

**6.230.** Belangrijker dan de ongelukkige structurering van de Zeewet is de onduidelijkheid van de relatie van de wetsbepalingen betreffende het cognossement tot andere wetteksten.

Blijkens de parlementaire voorbereiding van de Wet van 28 november 1928 die de Zeewet met de Regelen van Den Haag in overeenstemming bracht, blijven de oude bepalingen van toepassing op de vervoerovereenkomsten die niet onder de Regelen vallen, en zouden "sommige van die bepalingen" ook gelden voor vervoer dat wél onder de Regelen valt<sup>186</sup>. De wettekst zelf blijft echter in gebreke dit te verduidelijken.

Hierboven werd reeds de aandacht gevestigd op de onduidelijkheid omtrent de toepasbaarheid van de wetsbepalingen betreffende de charterpartij op cognossemensvervoer<sup>187</sup>. Concreet wordt

---

<sup>182</sup> M.b.t. artikel 59 van de Zeewet, zie reeds Blauwboek 5.

<sup>183</sup> Zie inz. *Parl.St. Kamer*, 1926-27, nr. 334, 1.

<sup>184</sup> Voor een kritische recente analyse, zie Cornette, M., "91, het artikel dat wonderen heeft gebaard", in LA Huybrechts, 93-106.

<sup>185</sup> Zo werd bij Wet van 21 oktober 1997 houdende vaststelling van de Nederlandse tekst van het Wetboek van Koophandel, met uitzondering van Boek I, Titel VIII en IX, van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, van de gecoördineerde wetten van 25 september 1946 op het gerechtelijk akkoord en van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en Zeevisserij (*BS* 27 november 1997) de indeling in paragrafen aangeduid met Romeinse cijfers vervangen door de aanduiding met Arabische cijfers (art. 2 en 3, § 2, 7°), maar werd in art. 91, A, § 4, 5°, d), van de nieuw vastgestelde Nederlandse versie een kruisverwijzing binnen het artikel niet overeenkomstig aangepast.

<sup>186</sup> Zie *Parl.St. Kamer*, 1926-27, nr. 334, 2.

<sup>187</sup> Zie *supra*, nr. 6.10 e.v.



noodgedwongen naar deze bepalingen teruggegrepen ter zake van de gelding van de plaatselijke gebruiken (art. 112), de foutvracht en de halve vracht (art. 120) en de aansprakelijkheid voor vertraging (art. 127-131).

Verder gelden voor het vervoer van goederen over zee op aanvullende wijze de regels en principes van het algemene transportrecht, in de eerste plaats Titel VIIbis van Boek I van het Wetboek van Koophandel, ook bekend als de Algemene Vervoerwet, welke dateert uit 1891. Dit is althans de zienswijze van auteurs als De Weerdt<sup>188</sup>; de wettekst biedt geen duidelijk antwoord. Ook Hoofdstuk III van Titel VIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek in verband met huur van werk en diensten bevat een aantal algemene bepalingen betreffende ondernemers van vervoer te land en te water (art. 1782-1786). De wettekst maakt evenmin duidelijk of deze bepalingen ook voor zeevervoer gelden.

**6.231.** Heel wat fundamentele kwesties i.v.m. zeevervoer blijven in de Zeewet onaangeroerd en moeten tot een oplossing worden gebracht via rechtspraak, welke de vastheid van wetgeving ontbeert en, zoals de praktijk aantoon, blootstaat aan kritiek. Voorbeelden van niet in de wet geregelde aangelegenheden zijn het statuut van de zeevrachtbrief<sup>189</sup> en het vorderingsrecht<sup>190</sup>.

#### - NEGERING VAN DE WETTELIJKE VOORSCHRIFTEN IN DE PRAKTIJK

**6.232.** Een aantal bestaande wettelijke voorschriften i.v.m. cognossementen worden in de praktijk sedert geruime tijd niet of onvolledig nageleefd. Dit is bijv. het geval met de voorschriften betreffende de vermeldingen in het cognossement (art. 85), het aantal originele exemplaren van het cognossement (art. 86) en de ondertekening van het cognossement door de afzender (zelfde art.).

Zoals hieronder verder belicht<sup>191</sup>, gaat de Zeewet er nog steeds van uit dat steeds een cognossement wordt afgegeven, terwijl in de praktijk gebruik wordt gemaakt van andere vervoerdocumenten.

#### - CONTROVERSES ROND HET MATERIËLE TOEPASSINGSGEBIED VAN DE WETTELIJKE REGELING

**6.233.** Het materiële toepassingsgebied van de wettelijke regeling van het goederenvervoer over zee is niet erg duidelijk afgebakend, en de beschikbare rechtspraak ligt al geruime tijd onder vuur.

**6.234.** De wettelijke bepalingen van nationale herkomst betreffen het cognossement. Daaraan is in de Zeewet een afzonderlijke paragraaf gewijd (art. 85-91). In artikel 59 van de Zeewet wordt het cognossement gedefinieerd als een door de gezagvoerder na inlading van de goederen afgegeven ontvangstbewijs, wat historisch correct is. Het begrip vervoerovereenkomst wordt in de betrokken bepalingen niet gehanteerd, en de wet geeft daar dan ook geen definitie van. Hierboven<sup>192</sup> werd reeds toegelicht dat de Zeewet geen helder onderscheid maakt tussen vervoerovereenkomst en de bevrachtingsovereenkomst, welke laatste uitvoerig in het wetboek wordt geregeld.

**6.235.** De bepaling van het exacte materiële toepassingsgebied van de Haagse Regelen en het erop gebaseerde van artikel 91 van de Zeewet heeft nog meer kopbrekens veroorzaakt.

---

<sup>188</sup> De Weerdt, I., "De vervoerovereenkomst", in De Weerdt II, (1), 6, nrs. 536-538.

<sup>189</sup> Zie *infra*, nr. 6.237.

<sup>190</sup> Zie *infra*, nr. 6.238.

<sup>191</sup> Zie *infra*, nr. 6.237.

<sup>192</sup> Zie *supra*, nr. 6.10 e.v.

De Regelen van Den Haag zijn, luidens de in België gepubliceerde Nederlandse vertaling, van toepassing op “iedere vervoerovereenkomst van goederen over zee” (art. 2). Dit laatste begrip wordt in de Regelen als volgt gedefinieerd:

*“Vervoerovereenkomst” geldt alleen voor het vervoercontract zooals dit blijkt uit een cognossement of eenig dergelijk document rechtgevend op de daarin vermelde goederen, voor zoover zulk document betrekking heeft op vervoer van goederen over zee; het geldt insgelijks voor het cognossement of dergelijk document, krachtens een charter-partij opgemaakt, van het oogenblik dat zulk een cognossement of dergelijk document, rechtgevend op de daarin vermelde goederen, de betrekkingen tusschen den vervoerder en den houder van het cognossement regelt (Art. 1, b)).*

In artikel 91 van de Zeewet is gepreciseerd dat deze wetsbepaling van toepassing is op het “verhandelbaar” cognossement (art. 91.A, aanhef). Deze toevoeging heeft aanleiding gegeven tot discussie. Ofschoon een cognossement op naam overdraagbaar is, kan het bezwaarlijk als “verhandelbaar” worden beschouwd. Desondanks zijn de rechtspraak en de rechtsleer geneigd ook het naamcognossement onder het regime van artikel 91 te brengen<sup>193</sup>.

**6.236.** In een nog meer restrictieve benadering dan deze van de wetgever heeft het Hof van Cassatie geoordeeld dat de Regelen van Den Haag en Visby slechts van toepassing zijn wanneer de vervoerder wordt aangesproken door de houder van een *effectief verhandeld* cognossement (de zgn. derde houder), zelfs als tussen de inlader en de zeevervoerder geen bevrachtingsovereenkomst is gesloten<sup>194</sup>.

Deze verenging van het toepassingsgebied van het regime van Den Haag en Visby is juridisch-technisch beschouwd moeilijk te verantwoorden. Het merendeel van de Belgische rechtsleer heeft de rechtspraak van het hoogste Hof bekritiseerd. De Haagse Regelen beoogden niet alleen de derde houders, maar alle afzenders te beschermen, nu zij tegenover de zeevervoerders niet over reële onderhandelingsmacht beschikten. De Regelen voorzien alleen in een uitzondering ingeval een charterpartij is opgesteld. Het door het Hof van Cassatie aangewende criterium is bovendien onwerkbaar nu de zeevervoerder slechts bij aflevering ter bestemming kan weten of artikel 91 al dan niet van toepassing was<sup>195</sup>.

Vanuit wetgevingstechnisch standpunt kan hieraan worden toegevoegd dat de rechtspraak van het Hof van Cassatie moeilijk is te verenigen met de tekst van artikel 91, waarin – op zich ook al niet helemaal verdragsconform – verhandelbaarheid van het cognossement word geëist, maar meteen ook volstaat. Daadwerkelijke verhandeling wordt m.a.w. nergens door de wettekst verlangd.

**6.237.** Zowel de Regelen van Den Haag als de daarop gebaseerde Belgische regeling zijn gericht op het cognossement en soortgelijke documenten die recht geven op de goederen. Deze documentaire afpaling van het toepassingsgebied staat tegenover een meer abstracte benadering, waarin de kwalificatie van de rechtsverhouding als vervoerovereenkomst centraal staat. Internationaal blijkt gebrek aan eensgezindheid over de vraag welke vervoerdocumenten voor de toepassing van

<sup>193</sup> Zie Loyens, 182, nr. 256 alsmede Stevens VoC, 42, nr. 70, en de verwijzingen aldaar.

<sup>194</sup> Cass. 11 september 1970, AC 1971, 33, Pas. 1971, I, 27, RW 1970-71, 693, RHA 1970, 427; Cass. 25 mei 1979, AC 1978-79, 1120, Pas. 1979, I, 1105, JT 1980, 550, RW 1979-80, 971, RHA 1979-80, 251, RCJB 1982, 465, met noot Putzeys, J., “La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est-elle applicable à tout porteur d’un connaissance et aux chargements en pontée?”, *Eur.Vervoerr.* 1980, 175.

<sup>195</sup> Zie nadere toelichting en bronverwijzingen bij Stevens VoC, 190-192, nrs. 330-331.

de Haagse Regelen (en de erop berustende nationale regimes) met het cognossement kunnen worden gelijkgesteld.

In het hedendaagse zeehandelsbedrijf blijft het cognossement een essentiële rol spelen, i.h.b. wanneer wordt beoogd de vervoerde goederen (in de praktijk vaak grondstoffen), belichaamd in het cognossement als verhandelbaar waardepapier, en route te verkopen, of wanneer een internationale koop-verkoop dient te worden gefinancierd d.m.v. een documentair krediet. Anderzijds levert de klassieke werkwijze met gebruikmaking van cognossementen vaak praktische moeilijkheden op, bijv. wanneer de goederen ter bestemming aankomen vóór het cognossement, of bij frauduleuze transacties.

Noch de Regelen van Den Haag, noch artikel 91 van de Zeewet besteden aandacht aan gangbare hedendaagse vervoerdocumenten, zoals de zeevrachtbrief (*sea waybill*). Dit laatste document is een ontvangstbewijs en een bewijs van de overeenkomst, maar vervult geen legitimerende rol bij aflevering ter bestemming. In de Belgische wetgeving, die alleen bevrachtingsovereenkomsten en cognossementen kent, valt de zeevrachtbrief in een juridisch vacuüm, en geniet de ladingbelanghebbende geen enkele dwingendrechtelijke bescherming – ten ware men moet aannemen dat de zeevrachtbrief in de zin van de Haagse Regelen en artikel 91 een "soortgelijk document" als een cognossement is<sup>196</sup>.

#### - ONAANGEPASTHEID VAN DE JURISPRUDENTIE I.V.M. HET VORDERINGSRECHT

**6.238.** De kwestie aan wie het vorderingsrecht lastens de zeevervoerder toekomt – wie m.a.w. de averijvordering kan instellen – wordt momenteel niet wettelijk geregeld.

Artikel 89 Zeewet bepaalt dat alleen de cognossementhouder "het recht heeft om zich de lading door de kapitein te doen afleveren". Hieruit wordt bij analogie afgeleid dat ook het recht om schadevergoeding te vorderen, wat wordt gezien als een complement van het recht op aflevering, uitsluitend aan de houder van het cognossement toekomt<sup>197</sup>.

Het principe dat niet alleen het recht op aflevering, maar ook het (daarmee samenhangende) recht om de averijvordering in te stellen uitsluitend toekomt aan de cognossementhouder is bij herhaling bevestigd door het Hof van Cassatie. Het vorderingsrecht van de cognossementhouder is een abstract vorderingsrecht: het recht om de averijvordering in te stellen lastens de zeevervoerder is louter gesteund op de hoedanigheid van houder van het cognossement, ongeacht of deze houder zelf schade heeft geleden of niet<sup>198</sup>.

Deze fundamentele regels berusten louter op interpretaties van de rechtspraak en niet op een wettelijke regeling. Met het oog op de kenbaarheid van het recht en de rechtszekerheid valt te betreuren dat geen eenduidige wettelijke regeling voorhanden is.

<sup>196</sup> In die zin laatstelijk Insel, B., "Zeevrachtbrieven en de Haagse Regels. Het Brusselse cognossementsverdrag (andermaal) bekeken", in LA Huybrechts, 407-423.

<sup>197</sup> Zie o.m. Roland, S., "Vorderingsgerechtigdheid in het zeerecht", in Van Hooydonk, E. (ed.), *Actualia Zee- en Vervoerrecht*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2003, 73-87; Smeesters-Winkelmolen I, 602, nr. 443; Van Ryn-Heenen IV, 776-777, nr. 909.

<sup>198</sup> Zie o.m. Cass. 9 september 1966, *Pas.* 1967, I, 30, *JT* 1967, 22, *RW* 1966-67, 809, *RHA* 1967, 303, *RCJB* 1968, 121, noot De Smet, R., "Du droit à indemnité du chef de manquant ou d'avarie en matière de transport sous connaissance"; Cass. 6 juni 1969, *AC* 1969, 974, *Pas.* 1969, I, 902, *RW* 1969-70, 805, *RHA* 1973, 415; Cass. 14 mei 1981, *AC* 1980-81, 1063, *Pas.* 1981, I, 1063, *RHA* 1981-82, 415; Cass. 26 oktober 1984, *AC* 1984-85, 322, *Pas.* 1985, I, 285, *Eur.Vervoer.* 1990, 19, *R.W.* 1984, 2973; Cass. 11 januari 1991, *AC.* 1990-91, 486, *Pas.* 1991, I, 427, *RW* 1990-91, 1434, *RHA* 1992, 87. Voor een recent doctrinaal overzicht, zie Loyens, 346 e.v., nr. 481 e.v.

**6.239.** Ook inhoudelijk is het huidige regime van het vorderingsrecht hoogst problematisch.

Enerzijds worden herhaaldelijk betwistingen gevoerd over de vraag wie als cognossementhouder is te beschouwen. Theoretisch is het concept cognossementhouder vrij eenvoudig en duidelijk te omschrijven, doch in de praktijk treden tal van tussenpersonen op (agenten, expediteurs, douane-expediteurs, wegvervoerders, etc.), die meestal slechts summiere of louter mondelinge instructies krijgen en die soms in verschillende hoedanigheden optreden. Partijen schatten de juridische draagwijdte van hun hoedanigheid of handelingen soms niet of niet juist in en documenten worden vaak juridisch onjuist ingevuld, of afgetekend zonder vermelding van de juiste hoedanigheid. Dit maakt het soms bijzonder moeilijk uit te maken wie het cognossement heeft aangeboden en wie juridisch moet worden geacht dit te hebben gedaan. In theorie is het mogelijk uit te maken wie is opgetreden in opdracht van wie, en of deze persoon in eigen naam (maar voor rekening van zijn opdrachtgever) is opgetreden, dan wel de identiteit van zijn principaal kenbaar gemaakt heeft. De praktijk is echter dikwijls anders<sup>199</sup>. Op het ogenblik dat de averijvordering moet worden ingesteld, is het vaak moeilijk een en ander te reconstrueren. Omdat het vorderingsrecht exclusief is, trachten de verwerende partijen deze situatie te benutten. Wanneer de vordering niet werd ingesteld door de (juridische) houder van het cognossement, zal de vordering onontvankelijk worden verklaard, wat meteen het definitieve einde van de zaak betekent. Door de korte verjaringstermijnen en de strikte begrenzing van het vorderingsrecht is een vergissing in dit verband fataal. Het is meestal niet meer mogelijk voor de partij, die na de eerste procedure vorderingsgerechtigd blijkt te zijn, om alsnog een averijvordering in te stellen. Aldus worden betwistingen over de precieze hoedanigheden van de eisende partijen en de diverse partijen die op het terrein zijn tussengekomen voor de vervoerder een belangrijk, maar zuiver formalistisch verweermiddel<sup>200</sup>.

Indien de cognossementhouder ook degene is die de schade lijdt, gaat het om een klassiek rechtsgeding: de cognossementhouder heeft zelf schade geleden en heeft er derhalve persoonlijk belang bij de averijvordering lastens de zeevervoerder in te stellen en een uitspraak te bekomen. In de gevallen waar een andere persoon dan de cognossementhouder de schade heeft geleden, rijzen in de praktijk wel eens problemen. De cognossementhouder moet dan immers voor rekening van een andere partij een procedure voeren waar hij geen persoonlijk belang bij heeft. Het gebeurt geregeld dat de cognossementhouder weinig enthousiast is om aan een dergelijke procedure mee te werken, of zelfs zonder meer weigert om dit te doen, bijv. omdat hij een goede relatie heeft met de zeevervoerder en deze niet op het spel wil zetten. In de praktijk gebeurt het dat procedures formeel op naam van de cognossementhouder worden gevoerd, terwijl deze in realiteit niet eens weet dat een procedure hangende is. Problemen kunnen zich ook voordoen wanneer de cognossementhouder in de loop van de procedure verdwijnt (bijv. door faillissement) of van aard verandert (bijv. door fusie of omvorming).

Tenslotte kan het huidige regime van het exclusieve vorderingsrecht in hoofde van de cognossementhouder niet worden gehandhaafd wanneer het toepassingsgebied van de wettelijke regeling wordt uitgebreid tot de vervoerovereenkomst als zodanig. Indien het wettelijke regime ook geldt wanneer een ander vervoerdocument dan een cognossement wordt uitgegeven – en zelfs wanneer helemaal geen vervoerdocument wordt uitgegeven – moet uiteraard ook worden bepaald aan wie in dergelijke gevallen het recht om de averijvordering in te stellen toekomt.

---

<sup>199</sup> Stevens, F., "Maritiem procesrecht", *T.B.H.* 2008, (603), 605-606, nr. 7.

<sup>200</sup> Vgl. hierover Roland, S., "Subrogatie van verzekeraars en tenaamstelling van proceduredocumenten", *LA Tricot*, (457), 457:

*Het is verontrustend dat magistraten, advocaten, verzekeraars vandaag de dag haast evenveel tijd moeten besteden aan losse toelaatbaarheidsproblemen als aan de grond van het geschil.*

**6.240.** Het vervoer van goederen aan dek van zeeschepen brengt bijzondere risico's met zich. De goederen zijn er blootgesteld aan weer en wind, kunnen worden beschadigd door overkomende zeeën of zelfs overboord slaan, en komen in aanmerking voor werping in het raam van averij-grosse. Nochtans is vervoer van lading aan dek op bepaalde handelsroutes van oudsher gebruikelijk. Met de opkomst van de stoomvaart kwam aan dek overigens meer ruimte vrij. In Noordwest-Europa is een typische vorm van dekvervoer de import van hout uit Skandinavië. Vandaag is het volstrekt gebruikelijk dat laadkisten op het dek van gespecialiseerde containerschepen worden vervoerd. Bijzondere ladingen, zoals sommige soorten gevaarlijke goederen, grote objecten zoals treinen en boten en industriële projectladingen mogen of kunnen niet onderdeks worden vervoerd.

In het licht van deze gevarieerde realiteit is de huidige Belgische wettelijke regeling van de aansprakelijkheid bij vervoer van deklading gebrekkig te noemen. Zij is onsamenhangend en voorbijgestreefd en de erop berustende rechtspraak is niet afgestemd op de hedendaagse noden.

**6.241.** Artikel 66 van de Zeewet bepaalt:

*De kapitein is eveneens aansprakelijk voor alle schade aan goederen die hij, buiten de schriftelijke toestemming van de inlader, op het dek van zijn schip heeft geladen.  
Met het dek wordt gelijkgesteld elke opbouw die geen geheel vormt met het spantwerk.*

Deze bepaling gaat terug op artikel 229 van de Franse Code de commerce, dat bepaalde:

*Le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau sans le consentement par écrit du chargeur.  
Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage.*

Deze laatste bepaling was grotendeels ontleend aan de Ordonnance de la Marine van Colbert. Artikel XII van de Eerste Titel van het Tweede Boek van de Ordonnance bepaalde inderdaad:

*Faisons défenses aux maîtres & patrons de charger aucunes marchandises sur le tillac de leurs vaisseaux, sans l'ordre ou consentement des marchands, à peine de répondre en leur nom de tout le dommage qui en pourroit arriver.*

De herkomst van de bepaling kan nog verder in de tijd worden teruggevoerd, o.m. tot artikel CXLI van het middeleeuwse Consulaat van de Zee.

Artikel 66 van de Zeewet wordt beschouwd als een regel van aanvullend recht, waarvan contractueel mag worden afgeweken. De in het artikel opgenomen aansprakelijkheidsregel geldt overigens alleen wanneer het vervoer aan dek met de schade in oorzakelijk verband staat<sup>201</sup>.

**6.242.** De Regelen van Den Haag sluiten uit de definitie van “goederen” de lading uit, “die bij de vervoerovereenkomst is opgegeven als deklading en feitelijk op het dek wordt vervoerd” (art. 1, c)). De huidige versie van artikel 91 van de Zeewet sluit uit de definitie van “goederen” uit,

---

<sup>201</sup> Zie o.m. Jacobs I, 177-178, nr. 143.

“lading die, bij de vervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd”.

Naar de letter genomen zijn dit duidelijke bepalingen: op lading die conform de gesloten vervoerovereenkomst feitelijk aan dek wordt vervoerd, zijn de Haagse Regelen noch artikel 91 van toepassing. Indien aan één van de uitsluitingsvoorwaarden niet is voldaan, gelden de bedoelde regelen wel degelijk: zo gelden zij wanneer de lading aan dek wordt vervoerd zonder vermelding daarvan in de overeenkomst, alsook wanneer de lading als deklading is opgegeven, maar de goederen feitelijk onderdeks worden getransporteerd.

Dit eenvoudige schema wordt echter niet gevolgd door het Hof van Cassatie. Het hoogste Hof heeft bij herhaling geoordeeld dat de zeevervoerder, wanneer de lading zonder opgave aan dek wordt vervoerd, en de Haagse Regelen en artikel 91 van toepassing mogen worden geacht, zich desondanks niet meer kan beroepen op de in de Regelen opgenomen ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid. Het Hof redeneert dat de derde houder van een zuiver *cognossement* erop mag vertrouwen dat de koopwaar onder dek wordt vervoerd en derhalve niet aan de risico's van de deklading is blootgesteld. In recente rechtspraak maakte het Hof wel een uitzondering voor schepen die “specifiek zijn uitgerust voor vervoer zonder dek”, en werd artikel 66 van de Zeewet, wanneer het gaat om de positie van de derde houder, irrelevant geacht, omdat het alleen de relatie tussen de zeevervoerder en de afzender zou beheersen<sup>202</sup>.

Een dissidente opstoot van de Antwerpse rechtbank van koophandel daargelaten, wordt de rechtspraak van het Hof van Cassatie blijkbaar trouw nagevolgd. Vaak geeft de lagere rechtspraak de indruk dat het vervoer van niet-gedeclareerde deklading *a priori* onrechtmatig is. Hierbij wordt vaak, zij het niet steeds, teruggesproken naar het oude artikel 66 van de Zeewet<sup>203</sup>.

Ondanks de lichte recente versoepeling blijft de rechtspraak van het Hof van Cassatie in de rechtsleer kritiek uitlokken. De redenering van het Hof is niet met de tekst van de Regelen van Den Haag te verenigen. Deze laatste bepalen helemaal niet of, of in welke omstandigheden, vervoer aan dek rechtmatig is of niet. Voor alle lading vergen zij in het algemeen behoorlijke en zorgvuldige stuwning. Wat deklading betreft beoogden de Regelen enkel een facilité te bieden aan de zeevervoerders, die met het oog op het meer risicovolle vervoer aan dek, en in afspraak met de afzender, hun contractvrijheid konden herwinnen. De bijzondere vermelding in de Regelen van deklading is opgesteld in het voordeel van de vervoerder, en geenszins van de derde houder. Bovendien doet de rechtspraak van het Hof afbreuk aan de in de Regelen van Den Haag opgenomen limitatieve omschrijving van de gevallen waarin het recht op aansprakelijkheidsbeperking verloren gaat (opzet en roekeloosheid, zie nader art. 91.A, § 4, 5°, e)). Verder gaat de sanctie die het Hof op het vervoer van niet-gedeclareerde deklading legt, voorbij aan de realiteit van het hedendaagse scheepvaartbedrijf. Vooral in de containerbranche is het volstrekt normaal dat containers aan dek worden vervoerd. Meer nog, de planning van het vervoer via computer laat de zeevervoerder vaak niet eens toe op voorhand te bepalen of een bepaalde container aan dan wel onder dek zal worden gestuwd. Vervolgens blijkt de Belgische rechtspraak sterk af te wijken van de thans internationaal gangbare zienswijze: zowel buitenlandse

---

<sup>202</sup> Zie inz. Cass. 25 mei 1979, *AC* 1978-79, 1120, *Pas.* 1979, I, 1105, *JT* 1980, 550, *RW* 1979-80, 971, *RHA* 1979-80, 251, *RCJB* 1982, 465, met noot Putzeys, J., “La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est-elle applicable à tout porteur d’un connaissance et aux chargements en pontée?”, *Eur.Vervoerr.* 1980, 175; Cass., 1 december 2000, *AC* 2000, 1889, *RHA* 2000, 348, *RW* 2001-02, 59, *TBH* 2001, 472, met noot Libouton, J.; Cass., 1 december 2000, *AC* 2000, 1892, *Eur.Vervoerr.* 2001, 185, *RHA* 2000, 99, *RW* 2001-02, 59, *TBH* 2001, 462, noot J. Libouton.

<sup>203</sup> Zie o.m. Antwerpen 13 juni 1984, *RHA* 1986, 122; Antwerpen 23 september 1996, *RHA* 1997, 336; Antwerpen 24 februari 1997, *Eur.Vervoerr.* 1997, 202; Antwerpen 10 maart 1997, *Eur.Vervoerr.* 1997, 208; Brussel 30 januari 1998, *Eur.Vervoerr.* 1998, 528; Kh. Antwerpen 28 april 1998, *RHA* 1998, 451 (geen verwijzing naar art. 66 Zeewet).

ationale wetgevingen als de recente internationale verdragen (Regelen van Hamburg, Regelen van Rotterdam, CMNI) erkennen uitdrukkelijk dat dekvervoer in bepaalde omstandigheden volstrekt normaal is. Ten slotte valt niet goed in te zien waarom artikel 66 van de Zeewet alleen de aansprakelijkheid van de zeevervoerder tegenover de inlader zou kunnen beïnvloeden, en niet deze tegenover de derde houder<sup>204</sup>.

De erg schaarse auteurs die de rechtspraak van het Hof goedkeuren vertrekken ten onrechte van de assumptie dat de Regelen van Den Haag alleen gelden voor lading vervoerd in het ruim en dat zij de verplichting opleggen om lading onderdeks te vervoeren en om deklading te vermelden op het cognossement<sup>205</sup>. Blijkbaar was de rechtspraak van het Hof initieel door deels dezelfde auteurs geïnspireerd<sup>206</sup>.

De recente rechtspraak van het Hof wordt overigens in verschillende zin gelezen. De ene auteur ziet er zonder meer de bevestiging van de eerdere leer in<sup>207</sup>, de andere meent dat voortaan moet worden nagegaan of de derde houder redelijkerwijze onderdeks vervoer mocht verwachten<sup>208</sup>.

De door het Hof vermelde versoepeling i.v.m. ‘dekloze’ of ‘volcellulaire’ of ‘hatchcoverless’ containerschepen heeft alleszins weinig om het lijf, nu in deze branche is teruggegrepen naar schepen met luikdeksels, die tijdens de laad- en losoperaties in de havens aan de wal worden geplaatst. Van schepen zonder luikdeksels met pompen om zee- en regenwater te hozen is nauwelijks nog sprake<sup>209</sup>.

**6.243.** In de jaren tachtig had het Bestuur van het Zeewezen een voorontwerp van wet in voorbereiding waardoor een vermoeden werd ingevoerd dat de verscheper toestemming geeft voor dekvervoer van containers aan boord van containerschepen. Ondanks propaganda in de rechtsleer<sup>210</sup> leidde dit voorontwerp nooit tot een wetswijziging.

**6.244.** In 2007 werd een nieuw initiatief tot wijziging van de Zeewet uitgewerkt, dat geen vervolg kende wegens de start van het proces tot herziening van het Belgische zeerecht.

Inzake deklading stelden de auteurs, geïnspireerd door de Franse wetgeving, voor om artikel 66 Zeewet aan te vullen als volgt:

---

<sup>204</sup> Zie en vgl. o.m. Libouton, J., noot onder Cass., 1 december 2000, *TBH* 2001, 467-471; Putzeys, J., “La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est-elle applicable à tout porteur d’un connaissance et aux chargements en pontée ?”, noot onder Cass. 25 mei 1979, *RCJB* 1982, (469), 481-485, nrs. 11-15; Stevens VoC, 261-273, nr. 445-454; van Doosselaere, J., “De beperking van aansprakelijkheid voor schade aan deklading”, in *Recht in beweging. Opstellen aangeboden aan Prof. Mr. Ridder R. Victor, II*, Deurne, Kluwer, 1973, 1147-1157; Verguts, P. en Gossiaux, O., “Dekklading: Vrijbrief of Guillotine”, *Eur.Vervoerr.* 1998, 195-241, in dezelfde zin eerder reeds Smeesters-Winkelmolen II, 237-238, nr. 638.

<sup>205</sup> Zie Roland, R. en Insel, B., “Aanmerkingen en kanttekeningen bij de geplande wijziging van de Belgische maritieme wetgeving ter zake van bevoegdheid en deklading”, *RHA* 2006, (314), 320-335.

<sup>206</sup> Zie Roland-Huybrechts TPR 1968, 489-490, nr. 48; vooral Roland-Huybrechts-Roland TPR 1976, 169-172, nr. 124.

<sup>207</sup> In die zin Van Aerde, C., “De aansprakelijkheid van de zeevervoerder voor verlies of beschadiging van lading die op het dek van het schip is vervoerd”, *TBH* 2004, (419), 424, nr. 6.

<sup>208</sup> Stevens VoC, 267, nr. 449.

<sup>209</sup> Over de scheepsbouwkundige aspecten, zie o.m. Eyres, D.J., *Ship Construction*, Amsterdam, Elsevier, 2007, 19.

<sup>210</sup> Zie van Doosselaere, J., “Het internationaal containervervoer en de noodzakelijkheid van een aanpassing van de betreffende Belgische wetgeving”, *LA Tricot*, (537), 550-551; vgl. reeds Tricot, L., “Het zeerecht morgen”, *RW* 1987-88, (1417), 1420, nr. 7; Van Ryn-Heenen IV, 811-812, nr. 946.

*Behalve indien de afzender uitdrukkelijk de belading onder dek heeft bedongen, wordt hij steeds geacht zijn schriftelijke toestemming met de deklading te hebben gegeven indien het containers betreft, geladen aan boord van schepen die speciaal zijn uitgerust voor containervervoer.*

*In geval van een dekvervoer van containers aan boord van dergelijke schepen, of dit al dan niet in het cognossement wordt vermeld, is op de rechtsverhouding tussen de zeevervoerder en de houder van het cognossement en diens rechtsopvolgers artikel 91 van de Zeewet, met inbegrip van de daarin vervatte ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, toepasselijk.*

In de Memorie van Toelichting werd uitdrukkelijk aangestipt dat de Regelen van Den Haag en Visby de deklading enkel in het raam van het toepassingsgebied vermelden.

Het tekstontwerp uit 2006 lokte een bijzonder heftige kritieknota uit van de hand van Roland en Insel, die van het uitgangspunt vertrokken dat de Regelen van Den Haag en Visby de vervoerder zouden verplichten om goederen onder dek te vervoeren<sup>211</sup>.

Ook het tekstontwerp uit 2007 zou allicht aanleiding tot moeilijkheden hebben gegeven. De omschrijving “schepen die speciaal zijn uitgerust voor containervervoer” doet de vraag rijzen of ook stukgoedschepen met op de dekken en luikdeksels gemonteerde twistlocks onder deze notie zouden vallen. Zo ja, dan zouden alle schepen die containers aan dek vervoeren onder de uitzondering zijn gevallen. In het licht van het bestaan van verschillende types containers zou de kwestie wat bedoeld is met een container ook problemen hebben kunnen veroorzaken. Ten slotte rijst de vraag waarom de uitzondering beperkt zou moeten zijn tot containervervoer. Ook in de ro-rosector, in de projectcargosector en, voor bepaalde goederen zelfs in het breakbulkvervoer, is dekvervoer gebruikelijk.

#### - GEBREKKIGHEID VAN HET INSTRUMENTARIUM VAN DE ZEEVERVOERDER BIJ NIET-AFHALING

**6.245.** In de praktijk gebeurt het relatief frequent dat goederen niet door de bestemming worden afgehaald (bijv. omdat deze laatste niet meer in de goederen geïnteresseerd is, omdat tussen verkoper en koper een conflict ontstaan is en de koper weigert de goederen in ontvangst te nemen, omdat de bestemming niet meer te vinden is, omdat goederen *mala fide* zijn verzonden om zich ervan te ontdoen in het licht van bijv. een nieuw wettelijk invoerverbod, enz.). In die gevallen blijven de goederen in handen van de zeevervoerder of zijn stuwadoor. Dergelijke situaties mogen niet blijven aanslepen, want de goederen nemen op de terminal plaats in, gaan teloor of verouderen, veroorzaken kosten, enz. Indien de goederen in een container zijn gestuwd, blijft deze container, die veelal eigendom is van een rederij, geblokkeerd.

De Zeewet bevat geen uitdrukkelijke bepalingen die de vervoerder toelaten om zich, na verloop van tijd, van niet-afgehaalde goederen te ontdoen. Het betreft ten andere een oud knelpunt<sup>212</sup>, dat in de Regelen van Den Haag niet wordt aangeraakt.

<sup>211</sup> Zie nogmaals Roland, R. en Insel, B., "Aanmerkingen en kanttekeningen bij de geplande wijziging van de Belgische maritieme wetgeving ter zake van bevoegdheid en deklading", *RHA* 2006, (314) (314), 320-335.

<sup>212</sup> Vgl. reeds Smeesters-Winkelmolen I, 466, nr. 332:

*Comment le capitaine peut-il, en l'absence de toute avarie, demander l'autorisation de vendre les marchandises lorsque les porteurs des connaissances lui sont inconnus ? Nous avons vu [...] que le capitaine doit publier une annonce dans un journal. Mais si, malgré cela, personne ne se présente ?*

*En droit strict, le capitaine est dans l'impossibilité de s'adresser à justice. Pour remédier à cette lacune de la loi, la pratique a imaginé la procédure contre les porteurs inconnus des connaissances. Le capitaine cite les porteurs inconnus et obtient ainsi la mesure sollicitée. Si, plus tard, le destinataire prétend avoir été lésé par ce jugement, il peut l'attaquer soit par action directe, soit par tierce opposition.*



Artikel 123 van de Zeewet, dat deel uitmaakt van Titel III betreffende de charterpartij, en waarvan de toepasselijkheid op de vervoerovereenkomst dus niet vanzelfsprekend is, voorziet in een actiemogelijkheid indien de ontvanger de goederen weigert in ontvangst te nemen. Het artikel bepaalt dat wanneer de ontvanger weigert de goederen aan te nemen, de kapitein op gerechtelijk gezag zoveel daarvan kan doen verkopen als nodig is tot betaling van zijn vracht, en de bewaargeving van het overige doen bevelen. Zijn de goederen ontoereikend, dan behoudt hij luidens dezelfde bepaling zijn verhaal tegen de afzender. De bedoelde wetsbepaling legt geen specifieke gerechtelijke procedure vast en laat bovendien alleen verkoop toe indien nog vracht is verschuldigd. Indien geen vracht meer is verschuldigd, of indien de waarde van de goederen groter is dan de verschuldigde vracht, kan wel de bewaargeving van de (resterende) goederen worden bevolen. Wanneer het gaat om niet-afgehaalde goederen, biedt dit echter geen oplossing. Als de bestemming de goederen niet heeft afgehaald, zal hij ze ook niet afhalen bij de sekwester, die ook moet worden betaald en de goederen evenmin permanent kan bijhouden.

Artikel 267 van de Zeewet, dat deel uitmaakt van Titel IX betreffende middelen van niet-ontvankelijkheid en verjaring, voorziet eveneens in een mechanisme om tot verkoop over te gaan. Deze bepaling, die in hoofddeorde betrekking heeft op de vaststelling van (eventuele) schade, maakt het mogelijk dat de voorzitter van de rechtbank van koophandel van de loshaven op gewoon verzoekschrift beveelt dat de goederen in bewaring worden gegeven of onder sekwester worden gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht. De beschikking kan ook de verkoop van de goederen ten belope van de verschuldigde vracht bevelen. Verzet tegen de beschikking wordt gebracht voor de rechtbank van koophandel; het moet worden gedaan uiterlijk de tweede dag na die waarop van de beschikking bericht is ontvangen, zon- en feestdagen niet meegerekend. In dit artikel wordt dus wel aangegeven op welke wijze de voorzitter moet worden gevat, maar de beschikking van de voorzitter heeft in hoofddeorde betrekking op de aanstelling van een deskundige. In bijkomende orde kan de aanstelling van een sekwester of de verkoop van de goederen worden bevolen. De vraag rijst of de bepaling ook kan worden gebruikt indien er geen schade is en er dus ook geen reden is om een deskundige aan te stellen<sup>213</sup>. Bovendien is verkoop ook hier enkel mogelijk ten belope van de verschuldigde vracht.

Ook zou de zeevervoerder een beroep kunnen doen op de Wet van 21 februari 1983 betreffende de verkoop van sommige achtergelaten voorwerpen. De procedure die in deze wet wordt uitgewerkt veronderstelt echter dat de eigenaar van de goederen minstens bekend, of bereikbaar is. Wanneer het gaat om vervoerde goederen is dit echter lang niet altijd het geval<sup>214</sup>.

Vele cognossementen bevatten een clause die de vervoerder toelaat de vervoerde goederen te verkopen of zich deze toe te eigenen, indien zij niet binnen een bepaalde periode werden afgehaald. De juridische geldigheid van een dergelijke clause is echter niet evident. De persoon die de vervoerovereenkomst heeft gesloten met de vervoerder en heeft ingestemd met deze clause is immers niet noodzakelijkerwijze de eigenaar van de goederen, of anderszins gerechtigd om over de goederen te beschikken.

Tenslotte bestaat er nog een praktische oplossing, die erin bestaat (minstens) een jaar te wachten, tot na het verstrijken van de verjaringstermijn onder de Regelen van Den Haag en Visby. Aangezien de ladingbelanghebbenden na het intreden van de verjaring tegen de zeevervoerder

---

<sup>213</sup> Zie Smeesters-Winkelmolen I, 466, nr. 332. Deze auteurs zijn van mening dat art. 267 van de Zeewet enkel toepasselijk is in geval van schade of manco.

<sup>214</sup> Zie hierover reeds Blauwboek 7, nr. 7.379.

geen vordering meer kunnen instellen, kan deze eigenlijk naar wens over de goederen beschikken. Uiteraard is deze oplossing noch praktisch, noch juridisch sluitend.

- ONDUIDELIJKHEID M.B.T. RETENTIERECHT EN BEVOORRECHTING

**6.246.** De Zeewet bevat geen bepalingen over het retentierecht van de vervoerder en de bevoorrechting van zijn vorderingen.

Zoals hierboven reeds aangestipt<sup>215</sup>, wordt deze materie wel geregeld in Titel III betreffende de charterpartij, waarvan de toepasselijkheid op vervoerovereenkomsten echter onzeker is. Concreet zijn de verhaalbaarheid van schuldvorderingen op de goederen en het retentierecht en het voorrecht van de bevrachter geregeld in de artikelen 116, 124, 125 en 126 van de Zeewet.

Daarnaast verleent ook de Hypotheekwet een voorrecht aan de vervoerders. Artikel 20, 7° Hyp.W. bepaalt m.n.:

*De schuldvorderingen, op bepaalde roerende goederen bevoorrecht, zijn:*

*[...]*

*7° De vrachtkosten en bijkomende onkosten, op het vervoerde goed, zolang de vervoerder dit onder zich heeft, en gedurende vierentwintig uren die volgen op de aflevering aan de eigenaar of aan de geadresseerde, mits dezen in het bezit ervan gebleven zijn.*

Het is onduidelijk of deze laatste bepaling ook van toepassing is op zeevervoerders<sup>216</sup>. Zo het antwoord bevestigend is, rijst de vraag naar de verhouding met de corresponderende, maar niet gelijklopende bepalingen van Titel III van de Zeewet.

Artikel 124 van de Zeewet suggereert dat de vervoerder op de vervoerde goederen geen retentierecht mag uitoefenen<sup>217</sup>. Deze – op de Ordonnance de la Marine terug te voeren – regel stamt echter uit een tijdperk toen de bestemmingen hun goederen op kaai in ontvangst kwamen nemen, rechtstreeks uit het zeeschip. Thans worden de goederen door de bestemming opgehaald bij de stuwadoor of terminal operator die het schip gelost heeft, doorgaans nadat het schip weer vertrokken is. Hoewel het niet uitdrukkelijk wordt bevestigd in de Zeewet bestaat er weinig twijfel over dat de zeevervoerder zich op dat ogenblik (via de stuwadoor, die zijn uitvoeringsagent is) kan beroepen op een retentierecht op de goederen, indien de bestemming zijn verplichtingen niet nakomt. Indien de bestemming bijvoorbeeld vracht of andere transportgerelateerde kosten verschuldigd is, en deze niet betaalt, kan de vervoerder zijn eigen verplichting tot aflevering opschorten tot het ogenblik waarop hij betaling heeft ontvangen. Daar de goederen niet aan boord van het schip worden gehouden wordt artikel 124 van de Zeewet niet geschonden. Indien de ladingbelanghebbende vervolgens de goederen weigert aan te nemen kan het hierboven aangehaalde artikel 123 van de Zeewet betreffende de verkoop van geweigerde lading worden toegepast<sup>218</sup>.

Verder kan betwisting rijzen over de omvang van het retentierecht van de vervoerder, meer bepaald wanneer deze laatste zou weigeren om goederen af te leveren omdat de bestemming kosten m.b.t. andere goederen nog niet heeft betaald. Een conventionele uitbreiding van het retentierecht is geldig op voorwaarde dat er een samenhang is tussen de teruggehouden goederen

<sup>215</sup> Zie *supra*, nr. 6.51.

<sup>216</sup> Bevestigend Stevens VoC, 187, nr. 324; *contra* blijktbaar: Loyens, 595, nr. 799; Van Ryn-Heenen IV, 723, nr. 866.

<sup>217</sup> Smeesters-Winkelmolen I, 510, nr. 367.

<sup>218</sup> Smeesters-Winkelmolen, I, 512, nr. 367.

en de schuldvordering waarvan de betaling wordt geëist. Deze samenhang dient objectief te zijn en te beantwoorden aan de economische realiteit van de verhoudingen tussen partijen<sup>219</sup>.

- ONTSTENTENIS VAN EEN SPECIFIEKE WETTELIJKE REGELING INZAKE  
INTERNATIONALE RECHTSMACHT

**6.247.** De vraag welke rechten rechtsmacht bezitten om kennis te nemen van de averijvordering lastens de vervoerder is van aanzienlijk praktisch belang.

De materie is niet geregeld in de Regelen van Den Haag en Visby, maar wel in de Brussel I-Verordening en het EVEX-Verdrag.

Ingevolge de Brussel I-Verordening kan de verweerder niet alleen worden opgeroepen voor de gerechten van de Lidstaat waar hij zijn woonplaats heeft (art. 2<sup>220</sup>), maar ook, specifiek m.b.t. verbintenissen uit overeenkomst, voor het gerecht van de plaats waar de verbintenis die aan de eis ten grondslag ligt, is uitgevoerd of moet worden uitgevoerd; voor de verstrekking van diensten betreft het de plaats in een lidstaat waar de diensten volgens de overeenkomst verstrekt werden of verstrekt hadden moeten worden (art. 5.1, b)<sup>221</sup>). In de zaak Rehder / Air Baltic besliste het Hof van Justitie dat, in het raam van een vervoerovereenkomst, zowel de plaats van vertrek als de plaats van aankomst op gelijke wijze plaats van uitvoering van de verbintenis zijn, zodat de eiser de keuze heeft in welk van beide plaatsen hij zijn vordering instelt (naast de mogelijkheid te dagvaarden voor de rechter van de woonplaats van de vervoerder). Noch de plaats waar de vervoerovereenkomst wordt gesloten, noch de plaats waar het vervoerdocument wordt uitgegeven, noch de plaats van een eventuele tussenstop vertonen voldoende relevantie, zodat in deze plaatsen geen bevoegdheid ontstaat<sup>222</sup>. Het arrest had betrekking op een overeenkomst voor het vervoer van personen door de lucht maar is evenzeer relevant t.a.v. overeenkomsten voor het vervoer van goederen over zee.

In het raam van het EEX-Verdrag oordeelde het Hof van Cassatie in een arrest van 7 januari 2011 in gelijkaardige zin:

*De uitvoering van een vervoerovereenkomst over zee omvat een geheel van diensten die niet kunnen worden opgesplitst, zoals onder meer het laden en het stuwen van de goederen, hun vervoer en de aflevering in de bestemmingshaven, zodat zowel de plaats van inlading als de plaats van lossing gelijkelijk moeten worden beschouwd als de plaatsen waar de verbintenissen die het voorwerp zijn van het zeevervoer, worden uitgevoerd.*

*Hieruit volgt dat de eiser de zeevervoerder naar zijn keuze kan oproepen voor het gerecht in het rechtsgebied waar een van die plaatsen is gelegen<sup>223</sup>.*

Ingeval noch de Brussel I-Verordening, noch het EVEX-Verdrag van toepassing is, dient te worden teruggegrepen naar de bepalingen van het Wetboek Internationaal Privaatrecht (WIPR), dat bepaalt dat Belgische rechters bevoegd zijn indien de verweerder bij de inleiding van de vordering zijn woonplaats of gewone verblijfplaats in België heeft (art. 5). Ter zake van

<sup>219</sup> Zie o.m. Van Gerven-Covemaeker, 213.

<sup>220</sup> In de herschikte Brussel I-Verordening (Verordening nr. 1215/2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken), die vanaf 10 januari 2015 van toepassing zal zijn, wordt dit het gelijkkluidende artikel 4.

<sup>221</sup> In de herschikte Brussel I-Verordening wordt dit het gelijkkluidende artikel 7.1, b).

<sup>222</sup> HvJ 9 juli 2009, C-204/08, Rehder / Air Baltic.

<sup>223</sup> Cass. 7 januari 2011, RABG 2011, 836, noot Van Doninck, J. en Volders, B., "Internationale bevoegdheid inzake zeevervoer: het Hof van Cassatie als revisierechter?"

verbintenissen uit overeenkomst bepaalt het WIPR dat de Belgische rechters bevoegd zijn om kennis te nemen van de vorderingen aangaande contractuele verbintenissen indien de verbintenis in België is ontstaan of indien zij in België wordt uitgevoerd of moet worden uitgevoerd (art. 96, 1°). Dientengevolge kan de Belgische rechter zich bevoegd verklaren in al de volgende gevallen:

- de vervoerovereenkomst is in België gesloten;
- de goederen zijn vervoerd of moesten worden vervoerd naar België;
- de goederen zijn vervoerd of moesten worden vervoerd vanuit België.

In het in 2007 voorbereide wetsontwerp houdende wijziging van de artikelen 59, 66 en 91 A van de Zeewet<sup>224</sup> was inzake rechtsmacht de volgende regeling opgenomen:

*De verbintenissen die voortspruiten uit het cognossement en uit de vervoerovereenkomst dienen te worden uitgevoerd zowel in de haven van belading als in de haven van lossing van de goederen, zoals die in het cognossement zijn bepaald. Hetzelfde geldt voor de diensten die moeten of moesten worden geleverd.*

Deze regeling werd uitgewerkt onder gelding van het EEX-Verdrag, dat geen autonome definitie van het begrip "plaats van uitvoering van de verbintenis" inhield, maar de bepaling daarvan overliet aan het toepasselijke nationale recht. Onder het EEX-Verdrag stond het de nationale wetgever derhalve vrij om uitdrukkelijk te bepalen waar de verbintenissen onder een vervoerovereenkomst dienden te worden uitgevoerd. Onder de Brussel I-Verordening heeft de nationale wetgever terzake geen speelruimte meer. Wel is nog een wettelijke precisering mogelijk voor de toepassing van het WIPR.

**6.248.** De geldigheid van bevoegdheidsbedingen maakt het voorwerp uit van een specifieke regeling in de Brussel I-Verordening (art. 23<sup>225</sup>) en het EVEX-Verdrag (art. 17). Over de toepassing ervan op bevoegdheidsbedingen in cognossementen bestaat overigens een rijke rechtspraak, welke hier grotendeels buiten beschouwing kan blijven, daar zij niet door Belgische wetgeving kan worden beïnvloed. Maatgevend is het arrest 'Tilly Russ', waarin het Hof van Justitie oordeelde dat de cognossementhouder enkel gebonden is door een bevoegdheidsbeding in het cognossement indien (1) dit beding rechtsgeldig, d.w.z. in overeenstemming met de vereisten van artikel 17 EEX-Verdrag (artikel 23 Brussel I-Verordening), bedongen werd tussen vervoerder en afzender, en (2) de cognossementhouder volgens het toepasselijke nationale recht de afzender opvolgt in diens rechten en verplichtingen<sup>226</sup>.

Voor gevallen die buiten de werkingssfeer van deze Europese regels vallen, moet worden teruggegrepen naar het WIPR (inz. art. 6-7). Conform de rechtspraak van het Hof van Cassatie worden bevoegdheidsbedingen geacht tegenstelbaar te zijn aan de afzender, die vrij met de zeevervoerder heeft kunnen contracteren, maar niet aan de derde houder, die de inlander niet opvolgt in diens rechten en verplichtingen, maar zijn rechten en plichten ontleent aan het cognossement<sup>227</sup>. Meer bepaald is het bevoegdheidsbeding slechts geldig ten aanzien van de derde houder indien twee voorwaarden zijn vervuld: het cognossement verwijst ondubbelzinnig naar artikel 91 van de

<sup>224</sup> Zie [www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be) en *supra*, nr. 6.244.

<sup>225</sup> In de herschikte Brussel I-Verordening wordt dit artikel 25, waarvan de inhoud op een aantal vlakken verschilt van het huidige artikel 23.

<sup>226</sup> HvJ 19 juni 1984, C-71/83, Partenreederei ms. Tilly Russ and Ernest Russ / NV Haven- & Vervoerbedrijf Nova and NV Goeminne Hout.

<sup>227</sup> Cass. 18 september 1987, *RHA* 1988, 175, *Eur.Vervoerr.* 1987, 529, *RW* 1987-88, 714. Over bevoegdheidsbedingen, zie nader Verguts, P. en Verhees, W., "Bevoegdheid en zeevervoer: recente Belgische ontwikkelingen", *Eur.Vervoerr.* 2003, 403-462; Verguts, P., "Bevoegdheidsbeding en cognossement: stand van zaken in België", *TVR* 2005, 101-104.

Zeewet en er bestaat een redelijke zekerheid dat de vreemde rechter dit artikel ook effectief zal toepassen conform de interpretatie van de Belgische rechtspraak en rechtsleer<sup>228</sup>. De rechtspraak is geëvolueerd naar een dermate strikte interpretatie van het vereiste van redelijke zekerheid over de toepassing van artikel 91, in de Belgische interpretatie, dat het uiteindelijke resultaat de nietigheid van alle bevoegdheidsbedingen is, ongeacht welke buitenlandse rechter bevoegd wordt verklaard<sup>229</sup>. Hoe vast deze rechtspraak ook is gevestigd, een duidelijke wettelijke basis ervoor ontbreekt.

## B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

### - DE REGELEN VAN DEN HAAG EN VISBY

**6.249.** Zoals hierboven vermeld<sup>230</sup> is België thans gebonden door het Brussels Cognossementsverdrag en de bijhorende wijzigingsprotocollen, gekend als de Regelen van Den Haag en Visby.

De Belgische beslissing uit 1928 om zich bij het regime aan te sluiten was ingegeven door pragmatische overwegingen. In het volle bewustzijn van de weinig elegante redactie van de Regelen, achtte de wetgever het noodzakelijk dat België zou aansluiten bij een door de betrokken economische sectoren uitgewerkt compromis en zou bijdragen tot het realiseren van internationale uniformiteit<sup>231</sup>.

Tot dusver zijn de Regelen van Den Haag en Visby veruit het meest succesrijke internationale verdrag over goederenvervoer over zee gebleken.

De tabel hieronder geeft een inzicht in het aantal gebonden staten:

	Aantal gebonden staten op 1 maart 2013
Regelen van Den Haag (oorspronkelijke versie)	76 <sup>232</sup>
Protocol van Visby	22 <sup>233</sup>
Protocol van Brussel van 1979	22 <sup>234</sup>

Onder de gebonden staten bevinden zich alle buurlanden van België en talrijke andere belangrijke maritieme landen. Sommige landen zoals Australië<sup>235</sup>, Canada<sup>236</sup> en Indië<sup>237</sup> zijn formeel niet door de verdragsregeling gebonden maar hebben hun nationale wetgeving vrijwillig aan het regime aangepast. In de praktijk wordt het toepasselijkheid van het regime van Den Haag en Visby bo-

<sup>228</sup> Cass. 2 februari 1979, AC 1978-79, 630.

<sup>229</sup> Stevens Voc, 244, nr. 422.

<sup>230</sup> Zie *supra*, nr. 6.225.

<sup>231</sup> Zie *Parl.St.* Senaat, 1927-28, nr. 175, 5-7; zie ook *Parl.St.* Kamer, 1926-27, nr. 334, 1-3.

<sup>232</sup> De Britse overzeese gebieden die nog zijn gebonden door de Regelen van Den Haag (Anguilla, Ascension en Sint-Helena) werden samen als één partij gerekend. Hetzelfde geldt voor de speciale administratieve regio's van de Volksrepubliek China (Hong Kong en Macao).

<sup>233</sup> De Britse overzeese gebieden die nog zijn gebonden door de Regelen van Den Haag (Anguilla, Ascension en Sint-Helena) werden samen als één partij gerekend. Hetzelfde geldt voor de speciale administratieve regio's van de Volksrepubliek China (Hong Kong en Macao).

<sup>234</sup> De Britse overzeese gebieden (Bermuda, Brits Antarctisch Territorium, Britse Maagdeneilanden, Falklandeilanden, Gibraltar, Kaaimaneilanden, Montserrat en de Turkseilanden) en het eiland Man werden bij Groot-Brittannië gerekend.

<sup>235</sup> Livermore, J., "Australia", in Huybrechts, M.A. (ed.), *International Encyclopaedia of Laws. Transport Law*, Alphen aan den Rijn, Kluwer Law International, losbl., 100, nr. 181.

<sup>236</sup> Art. 43 Marine Liability Act, S.C. 2001, c. 6.

<sup>237</sup> Art. 43 Marine Liability Act, S.C. 2001, c. 6.

vendien vaak contractueel verzekerd via de opname in het cognossement van een Paramount-clausule.

Door de Regelen van Den Haag en Visby te volgen sluit België dus aan bij het meest gangbare internationale verdrag over de materie.

**6.250.** Verscheidene inhoudelijke knelpunten i.v.m. de Regelen van Den Haag en Visby werden hierboven reeds behandeld bij de bespreking van het erop gebaseerde artikel 91 van de Zeewet. In verschillende opzichten heeft de Belgische rechtspraak zich ontwikkeld in een richting die moeilijk of niet met de letter en/of de geest van de Regelen is te verenigen. Dit is o.m. het geval m.b.t. het toepassingsgebied van de Regelen<sup>238</sup> en de deklading<sup>239</sup>.

Buiten deze jurisprudentiële divergenties moet worden aangestipt dat artikel 91 van de Zeewet de Regelen van Den Haag niet volledig getrouw heeft overgenomen. Dit blijkt uit de hieronder volgende vergelijkingstabel.

---

<sup>238</sup> Zie *supra*, nr. 6.233 e.v.

<sup>239</sup> Zie *supra*, nr. 6.240 e.v.

Hague-Visby Rules	Règles de La Haye-Visby	Artikel 91 Zeewet, Franstalige versie	Artikel 91 Zeewet, Nederlands-talige versie
<b>International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and protocol of signature as amended by the 1968 and the 1979 Protocols</b>	<b>Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et protocole de signature telle qu'amendée par les Protocoles de 1968 et 1979</b>		
<p>Article 10.</p> <p><i>The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:</i></p> <p>(a) <i>the bill of lading is issued in a Contracting State, or</i></p> <p>(b) <i>the carriage is from a port in a Contracting State, or</i></p> <p>(c) <i>the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.</i></p> <p><i>Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.</i></p> <p><i>This Article shall not prevent a Contracting State from applying the Rules of this</i></p>	<p>Article 10.</p> <p><i>Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents quand:</i></p> <p>a) <i>le connaissement est émis dans un Etat Contractant ou</i></p> <p>b) <i>le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat Contractant ou</i></p> <p>c) <i>le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.</i></p> <p><i>Chaque Etat Contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés cidessus.</i></p> <p><i>Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat Contractant d'appliquer</i></p>	<p>Artikel 91 A.</p> <p><i>Le connaissement négociable émis pour le transport des marchandises effectué par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, au départ ou en destination d'un port du royaume, est régi par les règles suivantes :</i></p>	<p>Artikel 91 A.</p> <p><i>Op het verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen in enig schip van welke nationaliteit ook, uit of naar een haven van het Rijk, zijn de volgende regels van toepassing:</i></p>

<i>Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs.</i>	<i>les dispositions de la présente Convention aux connaissances non visés par les alinéas précédents.</i>		
<p>Article 1.  <i>In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:</i></p> <p>a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.</p> <p>b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.</p> <p>c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.</p> <p>d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.</p> <p>e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded</p>	<p>Article 1.  <i>Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:</i></p> <p>a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.</p> <p>b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou pour tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.</p> <p>c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.</p> <p>d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises en mer.</p> <p>e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des</p>	<p>Artikel 91, A, § 1.  <i>Dans le présent article, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :</i></p> <p>a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur partie à un contrat de transport avec un chargeur;</p> <p>b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; Il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance;</p> <p>c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;</p> <p>d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;</p> <p>e) "Transport de marchandises" couvre le</p>	<p>Artikel 91, A, § 1.  <i>In dit artikel worden de navolgende woorden gebruikt in de hieronder aangegeven zin:</i></p> <p>a) "vervoerder" omvat de scheepseigenaar of de bevrachter die partij is bij een vervoerovereenkomst met een afzender;</p> <p>b) "vervoerovereenkomst" slaat slechts op een vervoerovereenkomst waarvan blijkt uit een cognossement of een dergelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee; het slaat ook op het cognossement of dergelijk stuk uitgegeven krachtens een charterpartij van het ogenblik af dat dit de betrekkingen regelt van de vervoerder en de cognossementhouder;</p> <p>c) "goederen" omvat zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading die, bij de vervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd;</p> <p>d) "schip" betekent elk vaartuig gebruikt voor het vervoer van de goederen over zee;</p> <p>e) "vervoer van goederen" dekt de tijd verlopen van de inlading der goederen aan</p>



<i>on to the time they are discharged from the ship.</i>	<i>marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.</i>	<i>marchandises a bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.</i>	<i>boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip.</i>
<p>Article 2.</p> <p><i>Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.</i></p>	<p>Article 2.</p> <p><i>Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 2.</p> <p><i>Sous réserve des dispositions du § VI, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 2.</p> <p><i>Onverminderd de bepalingen van § 6 is de vervoerder in alle overeenkomsten tot vervoer van goederen over zee, met betrekking tot de lading, de behandeling, de stuwning, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing dier goederen, belast met de aansprakelijkheden en verplichtingen hieronder vermeld gelijk hij geniet van de daarbedoelde rechten en ontheffingen.</i></p>
<p>Article 3.</p> <p><i>1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:</i></p> <p><i>a) Make the ship seaworthy.</i></p> <p><i>b) Properly man, equip and supply the ship.</i></p> <p><i>c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.</i></p> <p><i>2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.</i></p> <p><i>3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of</i></p>	<p>Article 3.</p> <p><i>1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:</i></p> <p><i>a) Mettre le navire en état de navigabilité.</i></p> <p><i>b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire.</i></p> <p><i>c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.</i></p> <p><i>2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.</i></p> <p><i>3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capi-</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 3.</p> <p><i>1° Le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour :</i></p> <p><i>a) Mettre le navire en état de navigabilité;</i></p> <p><i>b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;</i></p> <p><i>c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation;</i></p> <p><i>2° Le transporteur, sous réserve des dispositions du § IV, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées;</i></p> <p><i>3° Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capi-</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 3.</p> <p><i>1° De vervoerder is gehouden voor en bij de aanvang van de reis een redelijke zorg aan te wenden voor:</i></p> <p><i>a) het zeewaardig maken van het schip;</i></p> <p><i>b) het voldoende bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;</i></p> <p><i>c) het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen worden vervoerd, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.</i></p> <p><i>2° Onder voorbehoud van het bepaalde bij § 4 is de vervoerder verplicht zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading, behandeling, stuwning, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen.</i></p> <p><i>3° Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben, moet de vervoerder of de</i></p>

<p><i>the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:</i></p> <p><i>a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.</i></p> <p><i>b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.</i></p> <p><i>c) The apparent order and conditions of the goods.</i></p> <p><i>Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.</i></p> <p><i>4. Such a bill of lading shall be prima fa-</i></p>	<p><i>taine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur, un connaissement portant entre autres choses:</i></p> <p><i>a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage.</i></p> <p><i>b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur.</i></p> <p><i>c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.</i></p> <p><i>Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement, les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.</i></p> <p><i>4. Un tel connaissement vaudra présomp-</i></p>	<p><i>taine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :</i></p> <p><i>a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;</i></p> <p><i>b) Ou le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;</i></p> <p><i>c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.</i></p> <p><i>Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.</i></p> <p><i>4° Un tel connaissement vaudra présomp-</i></p>	<p><i>kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:</i></p> <p><i>a) de voornaamste, voor het onderkennen van de goederen nodige merken, zoals deze voor het begin der inlading door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken op de niet verpakte goederen of op de kisten of verpakkingen die de goederen inhouden, door stempeling of anderszins duidelijk aangebracht zijn op zodanige wijze dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar blijven;</i></p> <p><i>b) het aantal colli's of het stuktal der goederen of de hoeveelheid of het gewicht, al naar het geval, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;</i></p> <p><i>c) de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen;</i></p> <p><i>met dien verstande dat geen vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder verplicht zal zijn een cognossement af te geven inhoudende merken, getal, hoeveelheid of gewicht, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het toetsen waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.</i></p> <p><i>4° Zulk een cognossement geldt als ver-</i></p>
---	---	--	---

<p><i>cie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.</i></p> <p><i>5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.</i></p> <p><i>6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the</i></p>	<p><i>tion, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a, b et c. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.</i></p> <p><i>5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limiterà d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.</i></p> <p><i>6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une</i></p>	<p><i>tion, sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au n° 3, a, b et c. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.</i></p> <p><i>5° Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limiterà d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.</i></p> <p><i>6° A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une</i></p>	<p><i>moeden, behoudens tegenbewijs, van de ontvangst door de vervoerder van de goederen zoals zij beschreven zijn overeenkomstig nr 3, a, b, en c.</i></p> <p><i>Nochtans wordt het tegenbewijs niet toegelaten indien het cognossement is overgedragen geworden aan een derde persoon die er te goeder trouw houder van is.</i></p> <p><i>5° De afzender wordt geacht ten behoeve van de vervoerder in te staan voor de juistheid op het oogenblik van de inontvangstneming van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verlies, schade en kosten, ontstaan tengevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in genen dele zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elke andere persoon dan de afzender.</i></p> <p><i>6° Tenzij aan de vervoerder of zijn vertegenwoordiger in de loshaven, voor of op het oogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon, schriftelijk kennis is gegeven van het verlies of de schade en van de algemene aard van dat verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als</i></p>
--	--	---	---

<p>carrier of the goods as described in the bill of lading.</p>	<p><i>présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.</i></p> <p><i>Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.</i></p>	<p><i>présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.</i></p> <p><i>Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.</i></p>	<p>vermoeden dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd zoals zij in het cognossement zijn omschreven.</p> <p>Is het verlies of de beschadiging niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.</p>
<p>The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.</p> <p>Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.</p>	<p><i>Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.</i></p> <p><i>Sous réserve des dispositions du paragraphe 6bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.</i></p>	<p><i>Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.</i></p> <p><i>Sous réserve des dispositions du 6°bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou à la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.</i></p>	<p>Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed op het ogenblik van de inontvangstneming door beide partijen gezamenlijk vastgesteld werd.</p> <p>Behoudens het bepaalde bij 6°bis, zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen één jaar nadat de goederen zijn of behoorden te worden afgeleverd. Deze termijn kan echter door de partijen worden verlengd op voorwaarde dat zij hiermee hebben ingestemd na de feiten die tot de rechtsvordering aanleiding hebben gegeven.</p>
<p>In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.</p>	<p><i>En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.</i></p>	<p><i>En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis;</i></p>	<p>Indien er zekerheid of vermoeden bestaat dat er verlies of beschadiging heeft plaatsgehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkander over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van het goed en het natellen van de colli's gemakkelijk te maken.</p>
<p>6bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the</p>	<p><i>6 bis. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si</i></p>	<p><i>6bis°. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au 6° précédent, si elles le</i></p>	<p>6°bis. Regresvorderingen kunnen zelfs na het verstrijken van de bij ten 6° voorziene termijnen worden ingesteld, wanneer dit</p>

<p><i>preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.</i></p>	<p><i>elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.</i></p>	<p><i>sont dans le délai de trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation ou de la signification de l'assignation ait eu lieu avant l'expiration du délai précité d'un an ou du délai convenu entre les parties conformément au 6°, alinéa 4, du présent paragraphe.</i></p>	<p><i>geschiedt binnen de termijn van drie maanden vanaf de dag waarop de persoon die de regresvordering instelt, de klacht heeft geregeld of waarop de dagvaarding aan die persoon werd betekend, op voorwaarde dat de regeling van de klacht of de betekening van de dagvaarding heeft plaatsgehad voor het verstrijken van de eerder vermelde termijn van één jaar of van de termijn tussen partijen overeengekomen volgens 6°, vierde lid, van deze paragraaf.</i></p>
<p><i>7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.</i></p>	<p><i>7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "embarqué".</i></p>	<p><i>7° Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande un connaissement libellé "Embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "Embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions du § III, 3°, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "Embarqué";</i></p>	<p><i>7° Als de goederen ingeladen zijn, wordt door de vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder aan de afzender op zijn verlangen een cognossement afgegeven met de vermelding "geladen", mits de afzender, indien hij vooraf enig op die goederen rechtgevend document heeft ontvangen, het tegen afgifte van het "geladen"-cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger heeft eveneens het recht in de haven van inlading op het oorspronkelijk afgegeven document de naam van het schip of van de schepen waarin de goederen werden geladen en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de in § 3, 3°, vermelde bijzonderheden, als een "geladen"-cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.</i></p>

<p>8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.</p>	<p>8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.</p>	<p>8° Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictées dans ce paragraphe, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit le présent article, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.</p>	<p>8° Iedere bepaling, beding of afspraak in een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen in deze paragraaf gesteld, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een beding krachtens hetwelk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt, of elk ander beding van dergelijke strekking wordt geacht te zijn gemaakt teneinde de vervoerder van aansprakelijkheid te ontheffen.</p>
<p>Article 4. 1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from un-</p>	<p>Article 4. 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préserva-</p>	<p>Artikel 91, A, § 4. 1° Ni le transporteur, ni le navire ne sont responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préserva-</p>	<p>Artikel 91, A, § 4. 1° Noch de vervoerder, noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, ontstaan tengevolge van of voortvloeiend uit onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk te bemannen, uit te rusten of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen vervoerd worden, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het bergen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles</p>

<p><i>seaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.</i></p> <p>2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:</p> <p>a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.</p> <p>b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.</p> <p>c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.</p> <p>d) Act of God.</p> <p>e) Act of war.</p> <p>f) Act of public enemies.</p> <p>g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.</p> <p>h) Quarantine restrictions.</p> <p>i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.</p>	<p><i>préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.</i></p> <p>2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:</p> <p>a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;</p> <p>b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;</p> <p>c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;</p> <p>d) d'un "acte de Dieu";</p> <p>e) du fait d'ennemis publics;</p> <p>g) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;</p> <p>h) d'une restriction de quarantaine;</p> <p>i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;</p>	<p><i>tion des marchandises, le tout conformément aux prescriptions du § III, 1°. Toutes les fois qu'une partie ou un dommage aura résulté à l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent paragraphe.</i></p> <p>2° Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :</p> <p>a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;</p> <p>b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.</p> <p>c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables :</p> <p>d) D'un "acte de Dieu";</p> <p>e) De faits de guerre;</p> <p>f) Du fait d'ennemis publics;</p> <p>g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;</p> <p>h) D'une restriction de quarantaine;</p> <p>i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;</p>	<p><i>overeenkomstig het bepaalde bij § 3, 1°. Telkens als verlies of schade het gevolg is van onzeggwaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de uitoefening van de redelijke zorg op de vervoerder of op elke andere persoon, die mocht beweren krachtens deze paragraaf van aansprakelijkheid te zijn ontheven.</i></p> <p>2° Noch de vervoerder, noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan tengevolge van:</p> <p>a) een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of een ondergeschikte van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip;</p> <p>b) brand, tenzij veroorzaakt door opzet of schuld van de vervoerder;</p> <p>c) gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren;</p> <p>d) onvermijdelijke natuurlijke toevallen;</p> <p>e) oorlogshandelingen;</p> <p>f) daden van vijanden van de Staat;</p> <p>g) aanhouding of maatregelen van hogere hand of gerechtelijk beslag;</p> <p>h) quarantainemaatregelen;</p> <p>i) een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar der goederen, van zijn vertegenwoordiger of lasthebber;</p>
---	---	---	---

<p><i>j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.</i></p> <p><i>k) Riots and civil commotion.</i></p> <p><i>l) Saving or attempting to save life or property at sea.</i></p> <p><i>m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.</i></p> <p><i>n) Insufficiency of packing.</i></p> <p><i>o) Insufficiency or inadequacy of marks.</i></p> <p><i>p) Latent defects not discoverable by due diligence.</i></p> <p><i>q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.</i></p> <p><i>3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of</i></p>	<p><i>j) de grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;</i></p> <p><i>k) d'émeutes ou de troubles civils;</i></p> <p><i>l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;</i></p> <p><i>m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;</i></p> <p><i>n) d'une insuffisance d'emballage;</i></p> <p><i>o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;</i></p> <p><i>p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;</i></p> <p><i>q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.</i></p> <p><i>3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause</i></p>	<p><i>j) De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;</i></p> <p><i>k) D'émeutes ou de troubles civils;</i></p> <p><i>l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;</i></p> <p><i>m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;</i></p> <p><i>n) D'une insuffisance d'emballage;</i></p> <p><i>o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;</i></p> <p><i>p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;</i></p> <p><i>q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage;</i></p> <p><i>3° Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause</i></p>	<p><i>j) werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, tengevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;</i></p> <p><i>k) oproer of ongeregeldheden;</i></p> <p><i>l) redding of poging tot redding van menslevens of goederen op zee;</i></p> <p><i>m) verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies, of elke andere beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek aan het goed;</i></p> <p><i>n) onvoldoende verpakking;</i></p> <p><i>o) onvoldoende of ondoelmatige merken;</i></p> <p><i>p) verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;</i></p> <p><i>q) een andere oorzaak, niet bestaand uit opzet of schuld van de vervoerder, noch uit opzet of schuld van de vertegenwoordigers of ondergeschikten van de vervoerders; doch de bewijslast rust op degene die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen dat noch de schuld van de vervoerder zelf, noch zijn opzet, noch de schuld of het opzet van de vertegenwoordigers of de ondergeschikten van de vervoerder heeft bijgedragen tot het verlies of de schade.</i></p> <p><i>3° De afzender is niet aansprakelijk wegens door de vervoerder of het schip geleden verlies of schade, ontstaan door of voortvloeiend uit enigerlei oorzaak zonder dat</i></p>
--	--	---	--



<p><i>the shipper, his agents or his servants.</i></p> <p>4. <i>Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.</i></p> <p>5. a) <i>Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.</i></p> <p>b) <i>The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.</i></p> <p><i>The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price,</i></p>	<p><i>quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ces agents ou de ces préposés.</i></p> <p>4. <i>Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.</i></p> <p>5. a) <i>A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celle-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.</i></p> <p>b) <i>La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.</i></p> <p><i>La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à</i></p>	<p><i>quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés;</i></p> <p>4° <i>Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction au présent article ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant;</i></p> <p>5° (a) <i>A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.</i></p> <p>b) <i>La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.</i></p> <p><i>La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en Bourse, ou, à</i></p>	<p><i>er sprake is van handeling, schuld of nalatigheid van de afzender, zijn vertegenwoordigers of zijn ondergeschikten.</i></p> <p>4° <i>Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van menselijke levens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een inbreuk op de verplichtingen voortvloeiend uit dit artikel of uit de vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige beschadiging, daardoor ontstaan.</i></p> <p>5° a) <i>Tenzij de aard en de waarde van de goederen door de inlader zijn aangegeven voordat de goederen zijn ingeladen en deze aangifte in het cognossement is opgenomen, zijn in geen geval de vervoerder, noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen tot een bedrag boven 666,67 rekeeneenheden per collo of eenheid, of 2 rekeeneenheden per kilogram brutogewicht, van de verloren of beschadigde goederen, met dien verstande dat het hoogste bedrag in aanmerking moet worden genomen.</i></p> <p>b) <i>Het totaal verschuldigd bedrag wordt berekend op basis van de waarde die de goederen hebben op de plaats waar en op de dag waarop, volgens de vervoerovereenkomst, de goederen aan land zijn gezet of behoorden te worden gezet.</i></p> <p><i>De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursnotering of, bij gebreke</i></p>
---	---	---	---

<p>or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.</p> <p>c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.</p> <p>d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in subparagraph a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.</p> <p>The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question</p>	<p>défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.</p> <p>c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.</p> <p>d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage Spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. La somme mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à une date qui sera déterminée par la loi de la juridiction saisie de l'affaire.</p> <p>La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International, à la date en question pour ses propres opérations et</p>	<p>défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.</p> <p>c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.</p> <p>d) L'unité de compte mentionnée dans le présent article est le Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.</p> <p>La conversion en francs belges des montants prévus au § IV, 5°, a) s'effectue à la date où les marchandises sont délivrées ou auraient dû être délivrées.</p>	<p>hiervan, volgens de marktprijs of nog, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.</p> <p>c) Wanneer een container, een palet of een dergelijke tuig wordt gebruikt om de goederen te verzamelen of op te stapelen, wordt elke collo of eenheid, welke naar luid van het cognossement dat tuig omvat, beschouwd als een collo of een eenheid in de zin van deze paragraaf. Buiten de hierboven voorziene gevallen wordt het tuig als collo of eenheid beschouwd.</p> <p>d) De rekeneenheid bedoeld in dit artikel is het Speciaal Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.</p> <p>De omrekening in Belgische frank van de bedragen bepaald in § IV, 5°, a), geschiedt op de datum waarop de goederen werden geleverd of hoorden geleverd te worden.</p>
---	--	--	---

<p><i>for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.</i></p> <p><i>Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:</i></p> <p><i>i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units;</i></p> <p><i>ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.</i></p> <p><i>The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.</i></p> <p><i>The calculation and the conversion men-</i></p>	<p><i>transactions. La valeur en Droit de Tirage Spécial d'une monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.</i></p> <p><i>Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds Monétaire International et dont la législation ne permet pas l'application des dispositions prévues aux phrases précédentes peut, au moment de la ratification du Protocole de 1979 ou de l'adhésion à celui-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans cette Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante:</i></p> <p><i>i) en ce qui concerne la somme de 666,67 unités de compte mentionnée à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, 10.000 unités monétaires;</i></p> <p><i>ii) en ce qui concerne la somme de 2 unités de compte mentionnée à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, 30 unités monétaires.</i></p> <p><i>L'unité monétaire à laquelle il est fait référence à la phrase précédente correspond à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des sommes mentionnées dans cette phrase s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.</i></p>		
---	--	--	--

<p><i>tioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.</i></p> <p><i>States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.</i></p> <p><i>e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.</i></p> <p><i>f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.</i></p> <p><i>g) By agreement between the carrier, mas-</i></p>	<p><i>Le calcul et la conversion mentionnés aux phrases précédentes seront faits de manière à exprimer en monnaie nationale de l'Etat, dans la mesure du possible, la même valeur réelle pour les sommes mentionnées à l'alinéa (a) du paragraphe 5 du présent article, que celle exprimée en unités de compte.</i></p> <p><i>Les Etats communiqueront au dépositaire leur méthode de calcul, ou les résultats de la conversion selon les cas, au moment du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire.</i></p> <p><i>e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement, et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.</i></p> <p><i>f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.</i></p> <p><i>g) Par convention entre le transporteur,</i></p>	<p><i>e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.</i></p> <p><i>f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.</i></p> <p><i>g) Par convention entre le transporteur,</i></p>	<p><i>e) De vervoerder noch het schip zijn gerechtigd het voordeel van de beperking van de aansprakelijkheid te genieten als bewezen werd dat de schade het gevolg is van een handelen of een nalaten van de vervoerder, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade zou uit voortvloeien.</i></p> <p><i>f) De in lid a) vermelde aangifte, opgenomen in het cognossement, schept een vermoeden behoudens tegenbewijs, doch zij bindt de vervoerder niet en deze behoudt het recht de juistheid daarvan te betwisten.</i></p> <p><i>g) Bij overeenkomst tussen de vervoerder,</i></p>
--	---	---	---

<p>ter or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.</p> <p>h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.</p> <p>6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damage and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average if any.</p>	<p>capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminés, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.</p> <p>h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables, pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.</p> <p>6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même fa-</p>	<p>capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.</p> <p>h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.</p> <p>6° Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même fa-</p>	<p>kapitein of agent van de vervoerder en de inlader kan een ander dan in lid a) vermeld maximumbedrag bepaald worden mits dit overeengekomen maximum niet lager is dan het in dat lid vermeld maximumbedrag.</p> <p>h) In geen geval is de vervoerder noch het schip aansprakelijk voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen indien de aard of de waarde hiervan door de inlader met opzet verkeerdelijk in het cognossement is aangegeven.</p> <p>6° Goederen van ontvlambare, ontplofbaar of gevaarlijke aard, tot welker inlading de vervoerder, de kapitein of de vertegenwoordiger van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan gekend had, mogen te allen tijde voor de lossing op iedere plaats door de vervoerder worden gelost of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze goederen is aansprakelijk voor alle schaden en onkosten, middellijk of onmiddellijk ontstaan ten gevolge van de inlading ervan. Indien een van deze goederen, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag het eveneens door de vervoerder worden gelost</p>
--	--	---	---

	<i>çon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.</i>	<i>çon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.</i>	<i>of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor gemene averij, indien daartoe grond bestaat.</i>
<p>Article 4 bis.</p> <p>1. <i>The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.</i></p> <p>2. <i>If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.</i></p> <p>3. <i>The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.</i></p> <p>4. <i>Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an</i></p>	<p>Article 4 bis.</p> <p>1. <i>Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extracontractuelle.</i></p> <p>2. <i>Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.</i></p> <p>3. <i>L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.</i></p> <p>4. <i>Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 4bis.</p> <p>1. <i>Les exonérations et limitations prévues par le présent article sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.</i></p> <p>2. <i>Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de cet article.</i></p> <p>3. <i>L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par le présent article.</i></p> <p>4. <i>Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 4bis.</p> <p>1. <i>De bij dit artikel voorziene ontheffingen en beperkingen van de aansprakelijkheid gelden voor elke rechtsvordering die tegen die vervoerder wordt ingesteld tot het bekomen van schadeloosstelling voor verlies of beschadiging van uit hoofde van een vervoerovereenkomst vervoerde goederen, om het even of die rechtsvordering is ingesteld geworden op grond van de contractuele of de niet-contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder.</i></p> <p>2. <i>Indien zulke rechtsvordering wordt ingesteld tegen een aangestelde van de vervoerder, kan die evenzeer een beroep doen op de ontheffingen en de beperkingen welke de vervoerder zelf krachtens het artikel kan invoeren.</i></p> <p>3. <i>In dit geval mag het totaal der bedragen ten laste van de vervoerder en zijn aangestelden de bij dit artikel voorziene grens van aansprakelijkheid niet overschrijden.</i></p> <p>4. <i>De aangestelde kan echter de bepalingen van deze paragraaf niet doen gelden, indien bewezen is dat de schade het gevolg is van het feit dat de aangestelde</i></p>

<i>act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.</i>	<i>eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.</i>	<i>préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement</i>	<i>heeft gehandeld of heeft nagelaten te handelen, hetzij met inzicht schade te veroorzaken, hetzij op roekeloze wijze en met het bewustzijn dat de handeling of het verzuim waarschijnlijk schade zou te weegbrengen.</i>
<p>Article 5. <i>A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.</i></p> <p><i>The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.</i></p>	<p>Article 5. <i>Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.</i></p> <p><i>Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartesparties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 5. <i>Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par le présent article, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.</i></p> <p><i>Aucune disposition du présent article ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes du présent article. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 5. <i>Een vervoerder is vrij zijn rechten en ontheffingen geheel of gedeeltelijk op te geven of zijn aansprakelijkheden en verplichtingen te vermeerderen, zoals deze en gene bepaald zijn in dit artikel, mits deze afstand of deze vermeerdering vermeld wordt in het aan de afzender afgegeven cognossement.</i></p> <p><i>Geen bepaling van dit artikel is van toepassing op charterpartijen; maar als in het geval van een bevracht schip cognossementen worden afgegeven, zijn deze onderworpen aan de voorschriften van dit artikel. Geen voorschrift in deze regels wordt beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent gemene averij.</i></p>
<p>Article 6. <i>Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights</i></p>	<p>Article 6. <i>Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 6. <i>Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres pour les marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la re-</i></p>	<p>Artikel 91, A, § 6. <i>Onverminderd de bepalingen der voorgaande paragrafen, zijn een vervoerder, kapitein of vertegenwoordiger van de vervoerder en een afzender vrij, omtrent bepaalde goederen, welke ook, een overeenkomst aan te gaan met zodanige bedingen als hun goed zullen denken aangaande de</i></p>

<p><i>and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.</i></p>	<p><i>et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public ou concernant les soins ou diligences de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.</i></p>	<p><i>sponsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.</i></p>	<p><i>aansprakelijkheid en de verplichtingen van de vervoerder betreffende deze goederen, alsmede de rechten en ontheffingen van de vervoerder ten aanzien van deze goederen, of aangaande zijn verplichtingen wat betreft de staat van zeewaardigheid van het schip voor zover zodanig beding niet strijdig is met de openbare orde, of aangaande de zorg of achtzaamheid van zijn ondergeschikten of vertegenwoordigers voor wat betreft de inlading, de behandeling, de stuwning, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing der over zee vervoerde goederen, mits in dit geval geen cognossement is of wordt uitgegeven en de bedingen van de getroffen overeenkomst opgenomen worden in een ontvangbewijs dat een niet verhandelbaar stuk is en zulks vermeldt.</i></p>
<p><i>Any agreement so entered into shall have full legal effect.</i></p> <p><i>Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.</i></p>	<p><i>Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.</i></p> <p><i>Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites en cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.</i></p>	<p><i>Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.</i></p> <p><i>Toutefois, ce paragraphe ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.</i></p>	<p><i>Elke zo gesloten overeenkomst heeft volledig rechtsgevolg.</i></p> <p><i>Deze paragraaf is echter niet van toepassing op gewone handelsverscheppingen, bewerkstelligd bij gelegenheid van gewone handelsverrichtingen, maar slechts op andere verladingen, waarbij het karakter en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de bedingen en de bepalingen, waarop het vervoer plaats moet vinden, zodanig zijn dat ze een bijzondere afspraak rechtvaardigen.</i></p>
<p><i>Article 7.</i></p> <p><i>Nothing herein contained shall prevent a</i></p>	<p><i>Article 7.</i></p> <p><i>Aucune disposition de la présente Con-</i></p>	<p><i>Artikel 91, A, § 7.</i></p> <p><i>Aucune disposition du présent article ne</i></p>	<p><i>Artikel 91, A, § 7.</i></p> <p><i>Geen bepaling van dit artikel verbiedt een</i></p>



<i>carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.</i>	<i>vention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages provenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises seront transportées par mer.</i>	<i>défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.</i>	<i>vervoerder of een afzender in een overeenkomst bedingen, bepalingen, voorbeholden of ontheffingen op te nemen betreffende de verplichtingen en aansprakelijkheden van de vervoerder of het schip wegens verlies of beschadiging van de goederen of aangaande hun bewaking, zorg en behandeling voor de inlading in en na de lossing uit het schip waarmee zij over zee worden vervoerd.</i>
Article 8. <i>The provisions of this convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels.</i>	Article 8. <i>Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.</i>	Artikel 91, A, § 8. <i>Les dispositions du présent article ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent des dispositions en vigueur relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.</i>	Artikel 91, A, § 8. <i>De bepalingen van dit artikel laten onverlet de rechten en de verplichtingen van de vervoerder, voortvloeiend uit enige thans geldende wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.</i>
		Artikel 91, B. <i>Tout connaissement émis dans les conditions ci-dessus portera la mention qu'il est régi par "les règles de l'article 91".</i>	Artikel 91, B. <i>Op elk volgens de vorenstaande bepalingen opgemaakt cognossement moet worden vermeld dat de "regels van artikel 91" er toepasselijk op zijn.</i>

Tenslotte zijn de nationale wetsbepalingen over cognossementsvervoer niet goed op de Regelen afgestemd<sup>240</sup>.

Indien België het regime van de Regelen van Den Haag en Visby blijft volgen, is het dus aangewezen de wettelijke omkadering op punt te stellen.

<sup>240</sup> Zie *supra*, nr. 6.229 e.v.

**6.251.** De wijzigingen aan de Regelen van Den Haag, die werden aangebracht met het Protocol van Visby van 1968 vonden geen universele goedkeuring. Vele landen met sterke ladingbelangen zagen de wijzigingen als een tussentijdse opsmukbeurt. De vraag naar een grondige herziening van het aansprakelijkheidsregime van de zeevervoerder en de opstelling van een integrale codex, die alle aspecten van de vervoerovereenkomst bestreek, weerklonk steeds sterker. Dit leidde tot de totstandkoming van een nieuw verdrag betreffende het vervoer van goederen over zee onder de auspiciën van de Verenigde Naties. Deze zgn. Regelen van Hamburg werd ondertekend op 31 maart 1978<sup>241</sup>. Het verdrag trad echter pas in werking op 1 november 1992, een jaar na de twintigste ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding. Momenteel zijn 34 staten door de Regelen van Hamburg gebonden, maar daaronder is geen enkele belangrijke zeevarende natie te vinden<sup>242</sup>; de gebonden Staten, waarvan er verschillende geen zeekust hebben, zouden slechts een half procent van de wereldtonnage vertegenwoordigen; vooral Afrikaanse staten volgen het regime van Hamburg<sup>243</sup>. Sommige belangrijke maritieme staten zoals Denemarken, Noorwegen en Frankrijk hebben het verdrag ondertekend, maar nooit geratificeerd. De Regelen van Hamburg worden dan ook niet als succesvol beschouwd.

**6.252.** Ondanks het internationale falen geven de Regelen van Hamburg een aantal tendensen in het recht betreffende het vervoer van goederen over zee aan.

Zo laten zij het cognossement los als bepalend element voor de toepasselijkheid van het internationale regime. De Regelen zijn van toepassing op de zeevervoerovereenkomst als zodanig (art. 1.6 en art. 2.1). In Deel IV over vervoerdocumenten neemt het cognossement weliswaar nog steeds een prominente plaats in, doch een opening wordt gemaakt voor andere vervoerdocumenten (art. 18). Inzake bevrachtingsovereenkomsten wordt de benadering van de Regelen van Den Haag en Visby zonder meer overgenomen: de Regelen van Hamburg zijn niet van toepassing op bevrachtingsovereenkomsten (daarvoor blijft contractvrijheid gelden), maar indien een cognossement wordt uitgegeven in het kader van een bevrachtingsovereenkomst worden de verhoudingen tussen de vervoerder en de derde houder van dit cognossement beheerst door het dwingende regime.

De Regelen van Hamburg breiden het temporele toepassingsgebied van het dwingende regime uit: de vervoerder is aansprakelijk vanaf het ogenblik dat hij de goederen in ontvangst neemt tot het ogenblik dat hij de goederen aflevert (art. 4).

Wat betreft de aansprakelijkheid van de vervoerder, en vooral de ontheffingen van aansprakelijkheid, hanteren de Regelen van Hamburg een fundamenteel andere benadering dan de Regelen van Den Haag en Visby. In geval van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen wordt de vervoerder geacht aansprakelijk te zijn (art. 5.1). In civielrechtelijke termen gaat het dus duidelijk om een resultaatsverbintenis. De lange lijst van ontheffingsgronden die in de Regelen van Den Haag en Visby voorkwam, is verdwenen. De vervoerder kan enkel nog aan aansprakelijkheid

---

<sup>241</sup> Voor besprekingen van dit Verdrag, zie o.m. Stevens Voc, 301-310, nr. 498-524; Wilson, J., *Carriage of Goods by Sea*, Harlow, Pearson, 2001, 213-228; X, *The Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C. ?*, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 1994.

<sup>242</sup> Albanië, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Chili, Dominicaanse Republiek, Egypte, Gambia, Georgië, Guinee, Hongarije, Jordanië, Kameroen, Kazachstan, Kenia, Lesotho, Libanon, Liberia, Malawi, Marokko, Nigeria, Oeganda, Oostenrijk, Paraguay, Roemenië, Saint Vincent en de Grenadines, Senegal, Sierra Leone, Syrië, Tanzania, Tsjechië, Tunesië, Zambia.

<sup>243</sup> Bonassies-Scapel, 606-607, nr. 896.

ontsnappen indien hij bewijst dat hij alle redelijkerwijze vereiste maatregelen heeft genomen om de schade te vermijden.

De Regelen van Hamburg voorzien uitdrukkelijk in een aansprakelijkheid van de vervoerder voor vertraging. Er is sprake van vertraging wanneer de goederen niet werden afgeleverd binnen de overeengekomen termijn of, bij gebreke van een overeengekomen termijn, binnen een redelijke termijn, gelet op de concrete omstandigheden (art. 5.2).

De Regelen van Hamburg bepalen uitdrukkelijk dat het verdragsregime geldt voor elke vordering die tegen de vervoerder wordt ingesteld wegens verlies, beschadiging of vertraging, ongeacht de rechtsgrond die aan deze vordering ten grondslag wordt gelegd (art. 7).

Deklading is onder de Regelen van Hamburg toegelaten wanneer dergelijke vervoerwijze gebeurt met de toestemming van de afzender, in overeenstemming is met de gebruiken in een bepaalde handel, of wettelijk verplicht is (art. 9.1). Indien de vervoerder goederen aan dek laadt wanneer dit niet is toegelaten, is hij aansprakelijk voor de schade die het rechtstreekse gevolg is van het feit dat de goederen aan dek werden vervoerd, maar kan hij zijn aansprakelijkheid beperken (art. 9.3). Indien de vervoerder goederen aan dek laadt in strijd met uitdrukkelijke instructies van de afzender, wordt hij geacht gehandeld te hebben zoals bedoeld in artikel 8, d.w.z. opzettelijk of met bewuste roekeloosheid, zodat de vervoerder het recht verliest om zijn aansprakelijkheid te beperken (art. 9.4).

De Regelen van Hamburg voeren het concept van de effectieve vervoerder in, dit is de partij aan wie de contractuele vervoerder het vervoer of een deel van het vervoer opdraagt. De effectieve vervoerder is op dezelfde wijze aansprakelijk als de contractuele vervoerder (art. 10).

Anders dan de Regelen van Den Haag en Visby bevatten de Regelen van Hamburg een specifieke bevoegdheidsregeling, waarbij de eisende partij de keuze heeft tussen de gerechten van:

- de plaats waar de vervoerder gevestigd is;
- de plaats waar de vervoerovereenkomst gesloten werd;
- de laad- of loshaven;
- de plaats aangeduid in de vervoerovereenkomst (art. 21).

De opname van deze laatste regeling, welke op het terrein van de Brussel I-Verordening komt, maakt dat de Europese Lidstaten niet meer eenzijdig kunnen beslissen tot de Regelen van Hamburg toe te treden<sup>244</sup>.

#### - DE REGELEN VAN ROTTERDAM

**6.253.** Op 23 september 2009 ondertekenden 16 staten te Rotterdam het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de overeenkomsten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee, informeel betiteld als de Regelen van Rotterdam<sup>245</sup>.

Dit verdrag, tot de voorbereiding waarvan UNCITRAL in 2001 het initiatief nam, is bedoeld om de teloorgegane eenheid in de internationale regeling van het zeevervoer te herstellen via de vervanging door één nieuw verdrag van de thans bestaande verdragen (m.n. Regelen van Den Haag,

---

<sup>244</sup> Zie o.m. Sparka, F., *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents. A Comparative Analysis*, Berlin/Heidelberg, Springer, 2010, 191.

<sup>245</sup> Denemarken, Frankrijk, Gabon, Ghana, Griekenland, Guinee, Nederland, Nigeria, Noorwegen, Polen, Republiek Congo, Senegal, Spanje, Togo, Verenigde Staten van Amerika en Zwitserland

de Regelen van Den Haag en Visby en de Regelen van Hamburg). UNCITRAL kon gebruik maken van voorbereidend werk van het CMI.

De Regelen van Rotterdam zijn nog niet in werking getreden. Dit zal pas gebeuren één jaar na ratificatie door 20 landen (art. 94). Op 24 april 2013 waren de Regelen alleen geratificeerd door Spanje en Togo. Geen van de buurlanden van België lijkt momenteel een ratificatie voor te bereiden. Duitsland heeft van in het begin een afwachtende houding aangenomen en ondertekende de Regelen niet<sup>246</sup>. In Engeland werd een werkgroep samengeroepen die de overheid bij de keuze wel of niet te ratificeren moest bijstaan. De groep kwam niet tot een gemeenschappelijk standpunt en ook Engeland ondertekende de Regelen niet<sup>247</sup>. Frankrijk deed dit wel, maar lijkt heden geen aanstalten tot ratificatie te maken. Luxemburg, dat de Regelen op 31 augustus 2010 ondertekende, ging evenmin tot ratificatie over. Nederland ondertekende het verdrag, maar kiest er thans bewust voor om het niet te ratificeren<sup>248</sup>.

China ondertekende de Regelen niet. De Verenigde Staten van Amerika deden dit wel en bereiden thans de ratificatie voor<sup>249</sup>.

Momenteel valt nog steeds niet te voorspellen of de Regelen van Rotterdam zullen worden geratificeerd door een belangrijk deel van de maritieme naties, en of zij de verhoopte nieuwe eenmaking van het recht inzake goederenvervoer over zee zullen kunnen bewerkstelligen, dan wel of ook zij een poging in de marge zullen blijven of, erger nog, het gebrek aan uniformiteit verder zullen vergroten.

**6.254.** Inhoudelijk zijn de Regelen van Rotterdam nog veel verder uitgewerkt dan de Regelen van Hamburg. Ter indicatie van de inhoud van het nieuwe verdrag moge worden volstaan met de weergave van de indeling:

*Chapter 1 General provisions*

Article 1 Definitions

Article 2 Interpretation of this Convention

Article 3 Form requirements

Article 4 Applicability of defences and limits of liability

*Chapter 2 Scope of application*

Article 5 General scope of application

Article 6 Specific exclusions

Article 7 Application to certain parties

*Chapter 3 Electronic transport records*

Article 8 Use and effect of electronic transport records

Article 9 Procedures for use of negotiable electronic transport records

Article 10 Replacement of negotiable transport document or negotiable electronic transport record

---

<sup>246</sup> X., "Germany set to delay signing Rotterdam Rules", *Lloyd's List* 21 juli 2009.

<sup>247</sup> House of Commons, Written Answers, 11 juni 2012.

<sup>248</sup> Vraag van de heer van Oosten aan Staatssecretaris Teeven over de stand van zaken van het verdrag "Rotterdam Rules", Tweede Kamer, Plenaire Vergadering, 9 april 2013.

<sup>249</sup> Dupin, C., "Rotterdam Rules: Will the U.S. lead?", *American Shipper*, juli 2012, 41.

*Chapter 4 Obligations of the carrier*

- Article 11 Carriage and delivery of the goods
- Article 12 Period of responsibility of the carrier
- Article 13 Specific obligations
- Article 14 Specific obligations applicable to the voyage by sea
- Article 15 Goods that may become a danger
- Article 16 Sacrifice of the goods during the voyage by sea

*Chapter 5 Liability of the carrier for loss, damage or delay*

- Article 17 Basis of liability
- Article 18 Liability of the carrier for other persons
- Article 19 Liability of maritime performing parties
- Article 20 Joint and several liability
- Article 21 Delay
- Article 22 Calculation of compensation
- Article 23 Notice in case of loss, damage or delay

*Chapter 6 Additional provisions relating to particular stages of carriage*

- Article 24 Deviation
- Article 25 Deck cargo on ships
- Article 26 Carriage preceding or subsequent to sea carriage

*Chapter 7 Obligations of the shipper to the carrier*

- Article 27 Delivery for carriage
- Article 28 Cooperation of the shipper and the carrier in providing information and instructions
- Article 29 Shipper's obligation to provide information, instructions and documents
- Article 30 Basis of shipper's liability to the carrier
- Article 31 Information for compilation of contract particulars
- Article 32 Special rules on dangerous goods
- Article 33 Assumption of shipper's rights and obligations by the documentary shipper
- Article 34 Liability of the shipper for other persons

*Chapter 8 Transport documents and electronic transport records*

- Article 35 Issuance of the transport document or the electronic transport record
- Article 36 Contract particulars
- Article 37 Identity of the carrier
- Article 38 Signature
- Article 39 Deficiencies in the contract particulars
- Article 40 Qualifying the information relating to the goods in the contract particulars
- Article 41 Evidentiary effect of the contract particulars
- Article 42 "Freight prepaid"

*Chapter 9 Delivery of the goods*

- Article 43 Obligation to accept delivery
- Article 44 Obligation to acknowledge receipt
- Article 45 Delivery when no negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued
- Article 46 Delivery when a non-negotiable transport document that requires surrender is issued

Article 47 Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

Article 48 Goods remaining undelivered

Article 49 Retention of goods

*Chapter 10 Rights of the controlling party*

Article 50 Exercise and extent of right of control

Article 51 Identity of the controlling party and transfer of the right of control

Article 52 Carrier's execution of instructions

Article 53 Deemed delivery

Article 54 Variations to the contract of carriage

Article 55 Providing additional information, instructions or documents to carrier

Article 56 Variation by agreement

*Chapter 11 Transfer of rights*

Article 57 When a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued

Article 58 Liability of holder

*Chapter 12 Limits of liability*

Article 59 Limits of liability

Article 60 Limits of liability for loss caused by delay

Article 61 Loss of the benefit of limitation of liability

*Chapter 13 Time for suit*

Article 62 Period of time for suit

Article 63 Extension of time for suit

Article 64 Action for indemnity

Article 65 Actions against the person identified as the carrier

*Chapter 14 Jurisdiction*

Article 66 Actions against the carrier

Article 67 Choice of court agreements

Article 68 Actions against the maritime performing party

Article 69 No additional bases of jurisdiction

Article 70 Arrest and provisional or protective measures

Article 71 Consolidation and removal of actions

Article 72 Agreement after a dispute has arisen and jurisdiction when the defendant has entered an appearance

Article 73 Recognition and enforcement

Article 74 Application of Chapter 14

*Chapter 15 Arbitration*

Article 75 Arbitration agreements

Article 76 Arbitration agreement in non-liner transportation

Article 77 Agreement to arbitrate after a dispute has arisen

Article 78 Application of Chapter 15

*Chapter 16 Validity of contractual terms*

Article 79 General provisions

Article 80 Special rules for volume contracts

Article 81 Special rules for live animals and certain other goods

*Chapter 17 Matters not governed by this Convention*

Article 82 International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport

Article 83 Global limitation of liability

Article 84 General average

Article 85 Passengers and luggage

Article 86 Damage caused by nuclear incident

*Chapter 18 Final clauses*

Article 87 Depositary

Article 88 Signature, ratification, acceptance, approval or accession

Article 89 Denunciation of other Conventions

Article 90 Reservations

Article 91 Procedure and effect of declarations

Article 92 Effect in domestic territorial units

Article 93 Participation by regional economic integration organizations

Article 94 Entry into force

Article 95 Revision and amendment

Article 96 Denunciation of this Convention

**6.255.** De Regelen van Rotterdam zijn in diverse publicaties en fora uitvoerig besproken en becommentarieerd, en hebben zijdens deskundige juristen een hele reeks – scherpe – kritieken uitgelokt<sup>250</sup>.

Tegen de Regelen van Rotterdam worden o.m. de volgende bezwaren aangevoerd:

- de Regelen hebben slechts een beperkt toepassingsgebied, nu zij geen volwaardig multimodaal verdrag zijn; dat zij geen uniform multimodaal regime invoeren leidt tot (potentiële) conflicten met ander transportverdragen;
- de Hoofdstukken 14 (Bevoegdheid) en 15 (Arbitrage) zijn optioneel, zodat de Regelen van Rotterdam geen uniforme toepassing zullen kennen; er zal een verschil ontstaan tussen Staten die deze hoofdstukken wel hebben aanvaard en Staten die dat niet hebben gedaan;
- de Regelen van Rotterdam zijn een lang en complex verdrag; sommige bepalingen zijn gebrekkig geredigeerd, wat tot onduidelijkheden en interpretatieproblemen leidt;
- de uitzondering voor volumecontracten maakt het te gemakkelijk om aan het dwingende regime te ontsnappen;
- de Regelen van Rotterdam bevatten geen regeling voor de beperking van aansprakelijkheid door de ladingbelanghebbenden, wat een onevenwicht creëert;
- een aantal bepalingen zijn onredelijk, waaronder de regel dat de ladingbelanghebbende het gebrek aan redelijke zorg moet bewijzen (art. 17 (5) (a)), en de regel dat de beschikkingsgerechtigde

---

<sup>250</sup> Zie o.m. Baatz, Y, Debattista, C., Lorenzon, F., Serdy, A., Staniland, H. en Tsimplis, M., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Londen, Informa, 2009; Diamond, A., "The Next Sea Carriage Convention ?", *L.M.C.L.Q.* 2008, 135; Tetley, W., "A summary of some general criticisms of the UNCITRAL Convention (the Rotterdam Rules)", in Martinez Gutierrez, N.A. (Ed.), *Serving the Rule of International Maritime Law. Essays in Honour of Professor David Joseph Attard*, Londen / New York, Routledge, 2010, 251-254; Thomas, R. (Ed.), *A new Convention for the Carriage of Goods by Sea. The Rotterdam Rules*, Londen, Lawtext Publishing, 2009; zie tevens *TransportR.*, 2009, Afl. 9 (verslag van het Symposium van de Duitse Vereniging voor Transportrecht over de Regelen van Rotterdam), de bibliografie op [http://www.uncitral.org/uncitral/en/publications/bibliography\\_rotterdam\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/publications/bibliography_rotterdam_rules.html) en de standpunten op <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules/>.

alle originele documenten moet overhandigen indien hij het beschikkingsrecht wil overdragen aan een derde.

Tegenover deze kritiek moeten ook positieve punten worden vermeld. Om te beginnen zijn de Regelen van Rotterdam het meest recente verdrag inzake het vervoer van goederen over zee, en het resultaat van uitgebreide deskundige werkzaamheden binnen het CMI en UNCITRAL. De Regelen van Rotterdam bouwen verder op de traditie van de Regelen van Den Haag en Visby en de rechtspraak die zich daarover in de loop der jaren in de verschillende landen heeft ontwikkeld; de basisprincipes inzake o.m. verplichtingen, aansprakelijkheid en bewijslast blijven ongewijzigd. De Regelen van Den Haag en Visby worden echter gemoderniseerd, verduidelijkt en aangevuld waar nodig (bijv. inzake deklading en het loslaten van het cognossement als primair vervoerdocument). Oplossingen die zich reeds in de rechtspraak hadden afgetekend, worden nu expliciet in de Regelen van Rotterdam bevestigd en vastgelegd. Dat de Regelen van Rotterdam o.a. hierdoor langer en complexer zijn dan hun voorgangers, is onvermijdelijk. Diverse economische en technische ontwikkelingen die zich sinds de inwerkingtreding van de Regelen van Den Haag hebben voorgedaan worden in het nieuwe raamwerk gereflecteerd. Zo wordt de nautische fout als ontheffingsgrond geschrapt. O.m. gelet op de huidige stand van de techniek en de opleiding is deze ontheffingsgrond heden ten dage niet meer verdedigbaar. Een vergelijkbare ontheffingsgrond bestaat trouwens in geen enkele andere vervoermodus. Noch de binnenvaarder, noch de weg-, spoor- of luchtvervoerder kan zich van zijn aansprakelijkheid bevrijden door in te roepen dat hij zijn voertuig verkeerd gemanipuleerd heeft. Inzake deklading wordt verdragsrechtelijk aangesloten bij de praktijk en de ontwikkelingen in rechtspraak en rechtsleer. Er wordt aandacht besteed aan wat voor en na het zeetraject gebeurt, nu het vervoer steeds meer multimodaal en *door-to-door* is geworden. Mede in het licht van de mislukking van het Verdrag betreffende het internationaal multimodaal vervoer van goederen van Genève van 24 mei 1980, dat niet eens in werking is getreden, is het alternatief een nieuw uniform multimodaal vervoerregime tot stand te brengen niet realistisch. Verder worden de aansprakelijkheidslimieten in de Regelen van Rotterdam substantieel verhoogd. De uitzondering voor volumecontracten is strikt geconditioneerd en overigens bevatten de Regelen van Den Haag een gelijkaardige uitzonderingsregel, die niet tot problemen heeft geleid. Wat de positie van de afzender betreft worden geen revolutionaire nieuwigheden ingevoerd, ook al kon geen overeenstemming worden bereikt over een beperkingsregime ten gunste van deze partij. De Regelen van Rotterdam bevatten thans, zoals de andere recente vervoersrechtelijke verdragen, een eigen bevoegdheidsregeling. Binnen de EU is dit weliswaar problematisch, nu de EU zelf reeds een bevoegdheidsregeling heeft uitgewerkt in de Brussel I-Verordening, maar de ontwikkeling is op zich positief en kan mogelijk ook een aanzet zijn om in de Europese wetgeving te komen tot een specifieke bevoegdheidsregel voor vervoerovereenkomsten. Ten opzichte van de bestaande verdragen inzake goederenvervoer over zee betekenen de Regelen van Rotterdam geen ommezwaai, maar veeleer een logische voortzetting en uitbouw. Tal van bepalingen in de Regelen van Rotterdam gaan terug op principes die ook onder de Regelen van Den Haag en Visby reeds golden. Wel werd het taalgebruik gemoderniseerd en de structuur van het verdrag verbeterd.

De verdedigers van de Regelen van Rotterdam beklemtonen voortdurend dat deze de enige reële kans bieden om opnieuw tot een eenmaking van het maritieme vervoerrecht te komen, welke thans enigszins is verloren gegaan door jarenlange nationale interpretatie en toepassing van de Regelen van Den Haag en Visby, de invoering van de Regelen van Hamburg en de invoering in bepaalde landen van een eigen regime. Maar precies hierin ligt ook de zwakte van het argument: indien de Regelen van Rotterdam niet wereldwijd doorbreken zullen zij het gebrek aan uniformiteit allicht verergeren.



Inmiddels moest de redactie van de Regelen van Rotterdam op enkele punten worden bijgesteld<sup>251</sup>.

**6.256.** De Rome I-Verordening bevat de volgende specifieke bepaling betreffende vervoerovereenkomsten<sup>252</sup>:

*Artikel 5*

*Vervoerovereenkomsten*

1. Indien de partijen voor de overeenkomst voor het vervoer van goederen geen rechtskeuze overeenkomstig artikel 3 hebben gemaakt, wordt de overeenkomst beheerst door het recht van het land waar de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft, mits de plaats van ontvangst of de plaats van aflevering of de gewone verblijfplaats van de verzender ook in dat land is gelegen. Indien niet aan deze voorwaarden is voldaan, wordt de overeenkomst beheerst door het recht van het land waar de plaats van aflevering, als door de partijen overeengekomen, is gelegen.

2. Indien de partijen voor de overeenkomst voor het vervoer van passagiers geen rechtskeuze overeenkomstig alinea 2 hebben gemaakt, wordt de overeenkomst beheerst door het recht van het land waar de passagier zijn gewone verblijfplaats heeft, mits de plaats van vertrek of de plaats van bestemming in dat land is gelegen. Indien niet aan deze voorwaarden is voldaan, is het recht van de plaats waar de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft van toepassing.

De partijen kunnen als het recht dat overeenkomstig artikel 3 van toepassing is op een overeenkomst voor het vervoer van passagiers, alleen het recht kiezen van het land waar:

- a) de passagier zijn gewone verblijfplaats heeft, of
- b) de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft, of
- c) de vervoerder zijn hoofdvestiging heeft, of
- d) het vertrek plaatsvindt, of
- e) de aankomst plaatsvindt.

3. Indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de overeenkomst, bij gebreke van een rechtskeuze, een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan het in lid 1 of lid 2 bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing.

Aan de betekenis van de Brussel I-Verordening werd hierboven reeds aandacht besteed<sup>253</sup>.

**6.257.** De Europese Commissie tracht multimodale vervoeroperaties te vergemakkelijken en heeft in dat verband ook de invoering van een Europees aansprakelijkheidsregime overwogen. Een standpunt t.a.v. de invoering van de Rotterdam Rules in de Europese Unie of van Europese regels is momenteel niet voorhanden<sup>254</sup>.

---

<sup>251</sup> Zie Sturley, M.F., "Amending the Rotterdam Rules: technical corrections to the U.N. Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", *JIML* 2012, 423-432

<sup>252</sup> Zie verder art. 6.4, b) van de Verordening, alsook de inleidende overwegingen (22) en (32).

<sup>253</sup> Zie *supra*, nr. 6.247-248.

<sup>254</sup> Over deze problematiek, zie o.m. Marten, B., "Multimodal Transport Reform and the European Union: A Minimalist Approach", *Eur. Vervoerr.* 2012, 129-152.

## C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

### - DUITSLAND

**6.258.** De oude Duitse wetgeving, opgenomen in het *Handelsgesetzbuch*, besteedde vooral aandacht aan de bevrachting van het gehele schip en hinkte reeds bij haar uitvaardiging in 1897 achterop op de praktijk. De Regelen van Den Haag werden in het wetboek ingewerkt in 1937, onder uitsluiting van de rechtstreekse toepassing van de verdragstekst. De wettekst werd in 1986 aangepast aan het Protocol van Visby, dat Duitsland echter niet ratificeerde in het licht van het bestaan van de Regelen van Hamburg.

**6.259.** De nieuwe, in het *Handelsgesetzbuch* ingepaste maritieme wetgeving van 2013 bevat een volledig herwerkte regeling betreffende de zeevervoerovereenkomst, welke nog steeds wordt aangeduid als *Stückgutvertrag*. Het nieuwe nationale regime blijft geïnspireerd door de Regelen van Den Haag en Visby, maar is ordelijk gestructureerd en werd aangevuld met hedendaagse bepalingen, die zijn geïnspireerd door o.a. de Regelen van Rotterdam. De Duitse wetgever oordeelde dat het lot van deze laatste regeling nog te onzeker is om ze in het Duitse recht in te voeren. Een ratificatie kan voor hem slechts worden overwogen zodra de internationale inwerkingtreding in zicht komt en onder de gebonden Staten belangrijke zeehandelsnaties zijn te tellen. Indien Duitsland naar het regime van Rotterdam overstapt, zal dat allicht niet gebeuren door het verdrag in het *Handelsgesetzbuch* in te werken<sup>255</sup>. In afwachting houdt Duitsland vast aan een inwerking in het wetboek van de Regelen van Den Haag. Het nieuwe nationale regime wijkt enigszins van de Regelen af, maar deze afwijkingen vervallen wanneer de Regelen uit eigen kracht internationale toepassing vinden.

De nieuwe bepalingen van het *Handelsgesetzbuch* luiden als volgt:

#### *Zweiter Abschnitt Beförderungsverträge*

#### *Erster Unterabschnitt Seefrachtverträge*

#### *Erster Titel Stückgutfrachtvertrag*

#### *Erster Untertitel Allgemeine Vorschriften*

#### *§ 481 Hauptpflichten. Anwendungsbereich*

- (1) Durch den Stückgutfrachtvertrag wird der Verfrachter verpflichtet, das Gut mit einem Schiff über See zum Bestimmungsort zu befördern und dort dem Empfänger abzuliefern.*
- (2) Der Befrachter wird verpflichtet, die vereinbarte Fracht zu zahlen.*
- (3) Die Vorschriften dieses Titels gelten, wenn die Beförderung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Erfordert das Unternehmen nach Art oder Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb nicht und ist die Firma des Unternehmens auch nicht nach § 2 in das Handelsregis-*

---

<sup>255</sup> Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 41-42.

*ter eingetragen, so sind in Ansehung des Stückgutfrachtvertrags auch insoweit die Vorschriften des Ersten Abschnitts des Vierten Buches ergänzend anzuwenden; dies gilt jedoch nicht für die §§ 348 bis 350.*

#### § 482

##### *Allgemeine Angaben zum Gut*

- (1) Der Befrachter hat dem Verfrachter vor Übergabe des Gutes die für die Durchführung der Beförderung erforderlichen Angaben zum Gut zu machen. Insbesondere hat der Befrachter in Textform Angaben über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkmale und die Art des Gutes zu machen.*  
*(2) Übergibt ein vom Befrachter benannter Dritter dem Verfrachter das Gut zur Beförderung, so kann der Verfrachter auch von diesem die in Absatz 1 Satz 2 genannten Angaben verlangen.*

#### § 483

##### *Gefährliches Gut*

- (1) Soll gefährliches Gut befördert werden, so haben der Befrachter und der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte dem Verfrachter rechtzeitig in Textform die genaue Art der Gefahr und, soweit erforderlich, zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen mitzuteilen.*  
*(2) Der Verfrachter kann, sofern ihm, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten nicht bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt war oder jedenfalls mitgeteilt worden ist, gefährliches Gut ausladen, einlagern, zurückbefördern oder, soweit erforderlich, vernichten oder unschädlich machen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden. War dem Verfrachter, dem Kapitän oder dem Schiffsagenten bei Übernahme des Gutes die Art der Gefahr bekannt oder war sie ihm jedenfalls mitgeteilt worden, so kann der Verfrachter nur dann die Maßnahmen nach Satz 1 ergreifen, ohne dem Befrachter deshalb ersatzpflichtig zu werden, wenn das gefährliche Gut Schiff oder Ladung gefährdet und die Gefahr nicht durch ein Verschulden des Verfrachters herbeigeführt worden ist.*  
*(3) Der Verfrachter kann vom Befrachter und dem in § 482 Absatz 2 genannten Dritten, sofern dieser bei der Abladung unrichtige oder unvollständige Angaben gemacht hat, wegen der nach Absatz 2 Satz 1 ergriffenen Maßnahmen Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen.*

#### § 484

##### *Verpackung. Kennzeichnung*

*Der Befrachter hat das Gut, soweit dessen Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es vor Verlust und Beschädigung geschützt ist und dass auch dem Verfrachter keine Schäden entstehen. Soll das Gut in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem sonstigen Lademittel zur Beförderung übergeben werden, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, hat der Befrachter das Gut auch in oder auf dem Lademittel beförderungssicher zu stauen und zu befestigen. Der Befrachter hat das Gut ferner, soweitdessen vertragsgemäße Behandlung dies erfordert, zu kennzeichnen.*

#### § 485

##### *See- und Ladungstüchtigkeit*

*Der Verfrachter hat dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Stand, gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (Seetüchtigkeit) sowie dass sich die Laderäume einschließlich der Kühl- und Gefrierräume in dem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter erforderlichen Zustand befinden (Ladungstüchtigkeit).*

## § 486

### *Abladen. Verladen. Umladen. Löschen*

- (1) Der Befrachter hat die Übergabe des Gutes an den Verfrachter zur Beförderung (Abladung) innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit zu bewirken. Der Verfrachter hat demjenigen, der das Gut ablädt, auf dessen Verlangen ein schriftliches Empfangsbekenntnis zu erteilen. Das Empfangsbekenntnis kann auch in einem Konnossement oder Seefrachtbrief erteilt werden.
- (2) Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nichts anderes ergibt, hat der Verfrachter das Gut in das Schiff zu laden und dort zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie das Gut zu löschen.
- (3) Befindet sich das Gut in einem Container, ist der Verfrachter befugt, den Container umzuladen.
- (4) Der Verfrachter darf das Gut ohne Zustimmung des Befrachters nicht auf Deck verladen. Wird ein Konnossement ausgestellt, ist die Zustimmung des Abladers (§ 513 Absatz 2) erforderlich. Das Gut darf jedoch ohne Zustimmung auf Deck verladen werden, wenn es sich in oder auf einem Lademittel befindet, das für die Beförderung auf Deck tauglich ist, und wenn das Deck für die Beförderung eines solchen Lademittels ausgerüstet ist.

## § 487

### *Begleitpapiere*

- (1) Der Befrachter hat dem Verfrachter alle Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere eine Zollabfertigung, vor der Ablieferung erforderlich sind.
- (2) Der Verfrachter ist für den Schaden verantwortlich, der durch Verlust oder Beschädigung der ihm übergebenen Urkunden oder durch deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist, es sei denn, der Schaden hätte durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden können. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Eine Bestimmung im Konnossement, durch die die Haftung weiter verringert wird, ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam.

## § 488

### *Haftung des Befrachters und Dritter*

- (1) Der Befrachter hat dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch
1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der erforderlichen Angaben zum Gut,
  2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes,
  3. ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung oder
  4. Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der in § 487 Absatz 1 genannten Urkunden oder Auskünfte.
- Der Befrachter ist jedoch von seiner Haftung befreit, wenn er die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.
- (2) Macht der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte unrichtige oder unvollständige Angaben bei der Abladung oder unterlässt er es, den Verfrachter über die Gefährlichkeit des Gutes zu unterrichten, so kann der Verfrachter auch von diesem Ersatz der hierdurch verursachten Schäden und Aufwendungen verlangen. Dies gilt nicht, wenn der Dritte die Pflichtverletzung nicht zu vertreten hat.
- (3) Wird ein Konnossement ausgestellt, so haben der Befrachter und der Ablader (§ 513 Absatz 2), auch wenn sie kein Verschulden trifft, dem Verfrachter Schäden und Aufwendungen zu ersetzen, die verursacht werden durch

1. Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der in das Konnossement aufgenommenen Angaben nach § 515 Absatz 1 Nummer 8 über Maß, Zahl oder Gewicht sowie über Merkzeichen des Gutes oder

2. Unterlassen der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes.

Jeder von ihnen haftet jedoch dem Verfrachter nur für die Schäden und Aufwendungen, die aus der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit seiner jeweiligen Angaben entstehen.

(4) Hat bei der Verursachung der Schäden oder Aufwendungen ein Verhalten des Verfrachters mitgewirkt, so hängen die Verpflichtung des Befrachters und des Abladers nach Absatz 3 zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes davon ab, inwieweit dieses Verhalten zu den Schäden und Aufwendungen beigetragen hat.

(5) Eine Vereinbarung, durch die die Haftung nach Absatz 1, 2 oder 3 ausgeschlossen wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird. Abweichend von Satz 1 kann jedoch die vom Befrachter oder Ablader zu leistende Entschädigung der Höhe nach auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen beschränkt werden.

#### § 489

##### Kündigung durch den Befrachter

(1) Der Befrachter kann den Stückgutfrachtvertrag jederzeit kündigen.

(2) Kündigt der Befrachter, so kann der Verfrachter Folgendes verlangen:

1. die vereinbarte Fracht sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung dessen, was der Verfrachter infolge der Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, oder

2. ein Drittel der vereinbarten Fracht (Faufracht).

Beruhet die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so entfällt der Anspruch auf Faufracht nach Satz 1 Nummer 2; in diesem Falle entfällt auch der Anspruch nach Satz 1 Nummer 1, soweit die Beförderung für den Befrachter nicht von Interesse ist.

(3) Wurde vor der Kündigung bereits Gut verladen, so kann der Verfrachter auf Kosten des Befrachters Maßnahmen entsprechend § 492 Absatz 3 Satz 2 bis 4 ergreifen. Beruhet die Kündigung auf Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, so sind abweichend von Satz 1 die Kosten vom Verfrachter zu tragen.

#### § 490

##### Rechte des Verfrachters bei säumiger Abladung

(1) Bewirkt der Befrachter die Abladung des Gutes nicht oder nicht vollständig innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit, so kann der Verfrachter dem Befrachter eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer das Gut abgeladen werden soll.

(2) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nicht abgeladen oder ist offensichtlich, dass die Abladung innerhalb dieser Frist nicht bewirkt werden wird, so kann der Verfrachter den Vertrag kündigen und die Ansprüche nach § 489 Absatz 2 geltend machen.

(3) Wird das Gut bis zum Ablauf der nach Absatz 1 gesetzten Frist nur teilweise abgeladen, so kann der Verfrachter den bereits verladenen Teil des Gutes befördern und die volle Fracht sowie Ersatz der Aufwendungen verlangen, die ihm durch das Fehlen eines Teils des Gutes entstehen. Von der vollen Fracht ist jedoch die Fracht für die Beförderung desjenigen Gutes abzuziehen, welches der Verfrachter mit demselben Schiff anstelle des nicht verladenen Gutes befördert. Soweit dem Verfrachter durch das Fehlen eines Teils des Gutes die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, kann er außerdem eine anderweitige Sicherheit verlangen.

(4) Der Verfrachter kann die Rechte nach Absatz 2 oder 3 auch ohne Fristsetzung ausüben, wenn der Befrachter oder der in § 482 Absatz 2 genannte Dritte die Abladung ernsthaft und endgültig verweigert. Er kann ferner den Vertrag nach Absatz 2 auch ohne Fristsetzung kündigen, wenn besondere Umstände vor-

liegen, die ihm unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar machen.

(5) Dem Verfrachter stehen die Rechte nicht zu, soweit das Gut aus Gründen, die dem Risikobereich des Verfrachters zuzurechnen sind, nicht innerhalb der vertraglich vereinbarten Zeit abgeladen wird.

#### § 491

##### Nachträgliche Weisungen

(1) Soweit § 520 Absatz 1 nichts Abweichendes bestimmt, ist der Befrachter berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Verfrachter das Gut nicht weiterbefördert, es zu einem anderen Bestimmungsort befördert oder es an einem anderen Löschplatz oder einem anderen Empfänger abliefern. Der Verfrachter ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Befrachter oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Befrachter Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(2) Das Verfügungsrecht des Befrachters erlischt nach Ankunft des Gutes am Löschplatz. Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Verfrachter die dadurch entstehenden Aufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Verfrachter kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(3) Ist ein Seefrachtbrief ausgestellt worden, so kann der Befrachter sein Verfügungsrecht nur gegen Vorlage der für ihn bestimmten Ausfertigung des Seefrachtbriefs ausüben, sofern dies darin vorgeschrieben ist.

(4) Beabsichtigt der Verfrachter, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.

(5) Ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden und führt der Verfrachter eine Weisung aus, ohne sich die Ausfertigung des Seefrachtbriefs vorlegen zu lassen, so haftet er dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre. Eine Vereinbarung, durch die die Haftung erweitert oder weiter verringert wird, ist nur wirksam, wenn sie im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.

#### § 492

##### Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

(1) Wird nach Übernahme des Gutes erkennbar, dass die Beförderung oder Ablieferung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, so hat der Verfrachter Weisungen des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einzuholen. Ist der Empfänger Verfügungsberechtigter und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist, wenn ein Konnossement nicht ausgestellt ist, Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Befrachter; ist die Ausübung des Verfügungsrechts von der Vorlage eines Seefrachtbriefs abhängig gemacht worden, so bedarf es der Vorlage des Seefrachtbriefs nicht. Der Verfrachter ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 491 Absatz 1 Satz 4 geltend zu machen.

(2) Tritt das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Verfügungsbefugnis nach § 491 die Weisung erteilt hat, das Gut einem Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung des Absatzes 1 der Empfänger die Stelle des Befrachters und der Dritte die des Empfängers ein.

(3) Kann der Verfrachter Weisungen, die er nach § 491 Absatz 1 Satz 3 befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut löschen und verwahren, für Rechnung des nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurück-

befördern; vertraut der Verfrachter das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Verfrachter kann das Gut auch gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Verfrachter vernichten. Nach dem Löschen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.

(4) Der Verfrachter hat wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen und auf angemessene Vergütung, es sei denn, dass das Hindernis seinem Risikobereich zuzurechnen ist.

#### § 493

##### Zahlung. Frachtberechnung

(1) Die Fracht ist bei Ablieferung des Gutes zu zahlen. Der Verfrachter hat über die Fracht hinaus einen Anspruch auf Ersatz von Aufwendungen, soweit diese für das Gut gemacht wurden und er sie den Umständen nach für erforderlich halten durfte.

(2) Der Anspruch auf die Fracht entfällt, soweit die Beförderung unmöglich ist. Wird die Beförderung infolge eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses vorzeitig beendet, so gebührt dem Verfrachter die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Beförderung, wenn diese für den Befrachter von Interesse ist.

(3) Abweichend von Absatz 2 behält der Verfrachter den Anspruch auf die Fracht, wenn die Beförderung aus Gründen unmöglich ist, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind oder die zu einer Zeit eintreten, zu welcher der Befrachter im Verzug der Annahme ist. Der Verfrachter muss sich jedoch das, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.

(4) Tritt nach Beginn der Beförderung und vor Ankunft am Löschplatz eine Verzögerung ein und beruht die Verzögerung auf Gründen, die dem Risikobereich des Befrachters zuzurechnen sind, so gebührt dem Verfrachter neben der Fracht eine angemessene Vergütung.

(5) Ist die Fracht nach Zahl, Gewicht oder anders angegebener Menge des Gutes vereinbart, so wird für die Berechnung der Fracht vermutet, dass Angaben hierzu im Seefrachtbrief oder Konnossement zutreffen; dies gilt auch dann, wenn zu diesen Angaben ein Vorbehalt eingetragen ist, der damit begründet ist, dass keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, die Richtigkeit der Angaben zu überprüfen.

#### § 494

##### Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht

(1) Nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ist der Empfänger berechtigt, vom Verfrachter zu verlangen, ihm das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Stückgutfrachtvertrag abzuliefern. Ist das Gut beschädigt oder verspätet abgeliefert worden oder verloren gegangen, so kann der Empfänger die Ansprüche aus dem Stückgutfrachtvertrag im eigenen Namen gegen den Verfrachter geltend machen; der Befrachter bleibt zur Geltendmachung dieser Ansprüche befugt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob der Empfänger oder der Befrachter im eigenen oder fremden Interesse handelt.

(2) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat die noch geschuldete Fracht bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Beförderungsdokument hervorgeht. Ist ein Beförderungsdokument nicht ausgestellt oder dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Beförderungsdokument nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die mit dem Befrachter vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit diese nicht unangemessen ist.

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat ferner eine Vergütung nach § 493 Absatz 4 zu zahlen, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Der Befrachter bleibt zur Zahlung der nach dem Vertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

§ 495  
Pfandrecht des Verfrachters

- (1) Der Verfrachter hat für alle Forderungen aus dem Stückgutfrachtvertrag ein Pfandrecht an dem ihm zur Beförderung übergebenen Gut des Befrachters, des Abladers oder eines Dritten, der der Beförderung des Gutes zugestimmt hat. An dem Gut des Befrachters hat der Verfrachter auch ein Pfandrecht für alle unbestrittenen Forderungen aus anderen mit dem Befrachter abgeschlossenen Seefracht-, Fracht-, Speditions- und Lagerverträgen. Das Pfandrecht erstreckt sich auf die Begleitpapiere.
- (2) Das Pfandrecht besteht, solange der Verfrachter das Gut in seinem Besitz hat, insbesondere solange er mittels Konnossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen kann.
- (3) Das Pfandrecht besteht auch nach der Ablieferung fort, wenn der Verfrachter es innerhalb von zehn Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.
- (4) Die in § 1234 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs sowie die in den §§ 1237 und 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den nach § 491 oder § 520 Verfügungsberechtigten Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so sind die Androhung und die Benachrichtigungen an den Befrachter zu richten.

§ 496  
Nachfolgender Verfrachter

- (1) Hat im Falle der Beförderung durch mehrere Verfrachter der letzte bei der Ablieferung die Forderungen vorübergehender Verfrachter einzuziehen, so hat er die Rechte der vorübergehenden Verfrachter, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben. Das Pfandrecht jedes vorübergehenden Verfrachters bleibt so lange bestehen wie das Pfandrecht des letzten Verfrachters.
- (2) Wird ein vorübergehender Verfrachter von einem nachfolgenden befriedigt, so gehen Forderung und Pfandrecht des ersteren auf den letzteren über.
- (3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für die Forderungen und Rechte eines Spediteurs, der an der Beförderung mitgewirkt hat.

§ 497  
Rang mehrerer Pfandrechte

Bestehen an demselben Gut mehrere nach den §§ 397, 441, 464, 475b und 495 begründete Pfandrechte, so bestimmt sich der Rang dieser Pfandrechte untereinander nach § 443.

Zweiter Untertitel  
Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes

§ 498  
Haftungsgrund

- (1) Der Verfrachter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.
- (2) Der Verfrachter ist von seiner Haftung nach Absatz 1 befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätten abgewendet werden können. Wurde das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert und ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf dem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit beruht, so ist der Verfrachter jedoch nur dann nach Satz 1 von seiner Haftung befreit, wenn er auch beweist, dass der Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war.



*(3) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.*

#### § 499

##### *Besondere Schadensursachen*

*(1) Der Verfrachter haftet nicht, soweit der Verlust oder die Beschädigung auf einem der folgenden Umstände beruht:*

- 1. Gefahren oder Unfällen der See und anderer schiffbarer Gewässer,*
- 2. kriegerischen Ereignissen, Unruhen, Handlungen öffentlicher Feinde oder Verfügungen von hoher Hand sowie Quarantänebeschränkungen,*
- 3. gerichtlicher Beschlagnahme,*
- 4. Streik, Aussperrung oder sonstiger Arbeitsbehinderung,*
- 5. Handlungen oder Unterlassungen des Befrachters oder Abladers, insbesondere ungenügender Verpackung oder ungenügender Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Befrachter oder Ablader,*
- 6. der natürlichen Art oder Beschaffenheit des Gutes, die besonders leicht zu Schäden, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund an Raumgehalt oder Gewicht, führt,*
- 7. der Beförderung lebender Tiere,*
- 8. Maßnahmen zur Rettung von Menschen auf Seegewässern,*
- 9. Bergungsmaßnahmen auf Seegewässern.*

*Satz 1 gilt nicht, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte abgewendet werden können.*

*(2) Ist nach den Umständen des Falles wahrscheinlich, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einem der in Absatz 1 Satz 1 aufgeführten Umstände beruht, so wird vermutet, dass der Schaden auf diesem Umstand beruht. Satz 1 gilt nicht, wenn das Gut mit einem seeuntüchtigen oder ladungsuntüchtigen Schiff befördert wurde.*

*(3) Ist der Verfrachter nach dem Stückgutfrachtvertrag verpflichtet, das Gut gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen besonders zu schützen, so kann er sich auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung besonderer Einrichtungen, getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.*

*(4) Der Verfrachter kann sich auf Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 nur berufen, wenn er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen beachtet hat.*

#### § 500

##### *Unerlaubte Verladung auf Deck*

*Hat der Verfrachter ohne die nach § 486 Absatz 4 erforderliche Zustimmung des Befrachters oder des Abladers Gut auf Deck verladen, haftet er, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dadurch entsteht, dass das Gut auf Grund der Verladung auf Deck verloren gegangen ist oder beschädigt wurde. Im Falle von Satz 1 wird vermutet, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.*

#### § 501

##### *Haftung für andere*

*Der Verfrachter hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden. Gleiches gilt für das Verschulden anderer Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient.*

§ 502  
Wertersatz

- (1) Hat der Verfrachter nach den Bestimmungen dieses Untertitels für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadensersatz zu leisten, so ist der Wert zu ersetzen, den das verlorene Gut bei fristgemäßer Ablieferung am vertraglich vereinbarten Bestimmungsort gehabt hätte.
- (2) Hat der Verfrachter nach den Bestimmungen dieses Untertitels für die Beschädigung des Gutes Schadensersatz zu leisten, so ist der Unterschied zwischen dem Wert des beschädigten Gutes am Ort und zur Zeit der Ablieferung und dem Wert zu ersetzen, den das unbeschädigte Gut am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt hätte. Es wird vermutet, dass die zur Schadensminderung und Schadensbehebung aufzuwendenden Kosten dem nach Satz 1 zu ermittelnden Unterschiedsbetrag entsprechen.
- (3) Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Marktpreis, sonst nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Ist das Gut unmittelbar vor der Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis einschließlich darin enthaltener Beförderungskosten der Marktpreis ist.
- (4) Von dem nach den vorstehenden Absätzen zu ersetzenden Wert ist der Betrag abzugiehen, der infolge des Verlusts oder der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten sowie im Falle des Verlusts an Fracht erspart ist.

§ 503  
Schadensfeststellungskosten

Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes hat der Verfrachter über den nach § 502 zu leistenden Ersatz hinaus die Kosten der Feststellung des Schadens zu tragen.

§ 504  
Haftungshöchstbetrag bei Güterschäden

- (1) Die nach den §§ 502 und 503 zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder einen Betrag von 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts des Gutes begrenzt, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Wird ein Container, eine Palette oder ein sonstiges Lademittel verwendet, das zur Zusammenfassung von Frachtstücken verwendet wird, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in einem Beförderungsdokument als in einem solchen Lademittel enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Satzes 1. Soweit das Beförderungsdokument solche Angaben nicht enthält, gilt das Lademittel als Stück oder Einheit.
- (2) Besteht das Gut aus mehreren Frachtstücken (Ladung) und sind nur einzelne Frachtstücke verloren oder beschädigt worden, so ist der Berechnung der Begrenzung nach Absatz 1
1. die gesamte Ladung zu Grunde zu legen, wenn die gesamte Ladung entwertet ist, oder
  2. der entwertete Teil der Ladung zu Grunde zu legen, wenn nur ein Teil der Ladung entwertet ist.

§ 505  
Rechnungseinheit

Die in diesem Untertitel genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag der Ablieferung des Gutes oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.

## § 506

### *Außervertragliche Ansprüche*

(1) Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten auch für einen außervertraglichen Anspruch des Befrachters oder des Empfängers gegen den Verfrachter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes.

(2) Der Verfrachter kann auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen Dritter wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Die Einwendungen können jedoch nicht geltend gemacht werden, wenn

1. sie auf eine Vereinbarung gestützt werden, die von den Vorschriften dieses Untertitels zu Lasten des Befrachters abweicht,
2. der Dritte der Beförderung nicht zugestimmt hat und der Verfrachter die fehlende Befugnis des Befrachters, das Gut zu versenden, kannte oder infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder
3. das Gut dem Dritten oder einer Person, die von diesem ihr Recht zum Besitz ableitet, vor Übernahme zur Beförderung abhanden gekommen ist.

## § 507

### *Wegfall der Haftungsbefreiungen und -begrenzungen*

Die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen gelten nicht, wenn

1. der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, oder
2. der Verfrachter mit dem Befrachter oder dem Ablader vereinbart hat, dass das Gut unter Deck befördert wird, und der Schaden darauf zurückzuführen ist, dass das Gut auf Deck verladen wurde.

## § 508

### *Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung*

(1) Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes gegen einen der Leute des Verfrachters geltend gemacht, so kann sich auch jener auf die in diesem Untertitel und im Stückgutfrachtvertrag vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen berufen. Gleiches gilt, wenn die Ansprüche gegen ein Mitglied der Schiffsbesatzung geltend gemacht werden.

(2) Eine Berufung auf die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(3) Sind für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes sowohl der Verfrachter als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, so haften sie als Gesamtschuldner.

## § 509

### *Ausführender Verfrachter*

(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Verfrachter ist, so haftet der Dritte (ausführender Verfrachter) für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes während der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Verfrachter.

(2) Vertragliche Vereinbarungen mit dem Befrachter oder Empfänger, durch die der Verfrachter seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Verfrachter nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.

(3) Der ausführende Verfrachter kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Verfrachter aus dem Stückgutfrachtvertrag zustehen.

- (4) *Verfrachter und ausführender Verfrachter haften als Gesamtschuldner.*  
 (5) *Wird einer der Leute des ausführenden Verfrachters oder ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen, so ist § 508 entsprechend anzuwenden.*

#### § 510 *Schadensanzeige*

- (1) *Ist ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar und zeigt der Empfänger oder der Befrachter dem Verfrachter Verlust oder Beschädigung nicht spätestens bei Ablieferung des Gutes an, so wird vermutet, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert worden ist. Die Anzeige muss den Verlust oder die Beschädigung hinreichend deutlich kennzeichnen.*  
 (2) *Die Vermutung nach Absatz 1 gilt auch, wenn der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar war und nicht innerhalb von drei Tagen nach Ablieferung angezeigt worden ist.*  
 (3) *Die Schadensanzeige ist in Textform zu erstatten. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.*  
 (4) *Wird Verlust oder Beschädigung bei Ablieferung angezeigt, so genügt die Anzeige gegenüber demjenigen, der das Gut abgeliefert.*

#### § 511 *Verlustvermutung*

- (1) *Der Anspruchsberechtigte kann das Gut als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb eines Zeitraums abgeliefert wird, der dem Zweifachen der vereinbarten Lieferfrist entspricht, mindestens aber 30 Tage, bei einer grenzüberschreitenden Beförderung 60 Tage beträgt. Satz 1 gilt nicht, wenn der Verfrachter das Gut wegen eines Zurückbehaltungsrechts oder eines Pfandrechts nicht abzuliefern braucht oder wenn an dem Gut ein Pfandrecht für eine Forderung auf einen Beitrag zur Großen Haverei besteht und das Gut daher nicht ausgeliefert werden darf*  
 (2) *Erbält der Anspruchsberechtigte eine Entschädigung für den Verlust des Gutes, so kann er bei deren Empfang verlangen, dass er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut wieder aufgefunden wird.*  
 (3) *Der Anspruchsberechtigte kann innerhalb eines Monats nach Empfang der Benachrichtigung von dem Wiederauffinden des Gutes verlangen, dass ihm das Gut Zug um Zug gegen Erstattung der Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird. Eine etwaige Pflicht zur Zahlung der Fracht sowie Ansprüche auf Schadensersatz bleiben unberührt.*  
 (4) *Wird das Gut nach Zahlung einer Entschädigung wieder aufgefunden und hat der Anspruchsberechtigte eine Benachrichtigung nicht verlangt oder macht er nach Benachrichtigung seinen Anspruch auf Ablieferung nicht geltend, so kann der Verfrachter über das Gut frei verfügen.*

#### § 512 *Abweichende Vereinbarungen*

- (1) *Von den Vorschriften dieses Untertitels kann nur durch Vereinbarung abgewichen werden, die im Einzelnen ausgehandelt wird, auch wenn sie für eine Mehrzahl von gleichartigen Verträgen zwischen denselben Vertragsparteien getroffen wird.*  
 (2) *Abweichend von Absatz 1 kann jedoch auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen bestimmt werden, dass*  
 1. *der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist und die Maßnahmen nicht überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden,*  
 2. *die Haftung des Verfrachters wegen Verlust oder Beschädigung auf höhere als die in § 504 vorgesehenen Beträge begrenzt ist.*

§ 513

*Anspruch auf Ausstellung eines Konnossements*

(1) Der Verfrachter hat, sofern im Stückgutfrachtvertrag nicht etwas Abweichendes vereinbart ist, dem Ablader auf dessen Verlangen ein Orderkonnossement auszustellen, das nach Wahl des Abladers an dessen Order, an die Order des Empfängers oder lediglich an Order zu stellen ist; im letzteren Fall ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen. Der Kapitän und jeder andere zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugte sind berechtigt, das Konnossement für den Verfrachter auszustellen.

(2) Ablader ist, wer das Gut dem Verfrachter zur Beförderung übergibt und vom Befrachter als Ablader zur Eintragung in das Konnossement benannt ist. Übergibt ein anderer als der Ablader das Gut oder ist ein Ablader nicht benannt, gilt der Befrachter als Ablader.

§ 514

*Bord- und Übernahmekonnossement*

(1) Das Konnossement ist auszustellen, sobald der Verfrachter das Gut übernommen hat. Durch das Konnossement bestätigt der Verfrachter den Empfang des Gutes und verpflichtet sich, es zum Bestimmungsort zu befördern und dem aus dem Konnossement Berechtigten gegen Rückgabe des Konnossements abzuliefern.

(2) Ist das Gut an Bord genommen worden, so hat der Verfrachter das Konnossement mit der Angabe auszustellen, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde (Bordkonnossement). Ist bereits vor dem Zeitpunkt, in dem das Gut an Bord genommen wurde, ein Konnossement ausgestellt worden (Übernahmekonnossement), so hat der Verfrachter auf Verlangen des Abladers im Konnossement zu vermerken, wann und in welches Schiff das Gut an Bord genommen wurde, sobald dies geschehen ist (Bordvermerk).

(3) Das Konnossement ist in der vom Ablader geforderten Anzahl von Originalausfertigungen auszustellen.

§ 515

*Inhalt des Konnossements*

(1) Das Konnossement soll folgende Angaben enthalten:

1. Ort und Tag der Ausstellung,
2. Name und Anschrift des Abladers,
3. Name des Schiffes,
4. Name und Anschrift des Verfrachters,
5. Abladungshafen und Bestimmungsort,
6. Name und Anschrift des Empfängers und eine etwaige Meldeadresse,
7. Art des Gutes und dessen äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit,
8. Maß, Zahl oder Gewicht des Gutes und dauerhafte und lesbare Merkmale,
9. die bei Ablieferung geschuldete Fracht, bis zur Ablieferung anfallende Kosten sowie einen Vermerk über die Frachtzahlung,
10. Zahl der Ausfertigungen.

(2) Die Angaben nach Absatz 1 Nummer 7 und 8 sind auf Verlangen des Abladers so aufzunehmen, wie er sie dem Verfrachter vor der Übernahme des Gutes in Textform mitgeteilt hat.

## § 516

### *Form des Konnossements. Verordnungsermächtigung*

- (1) Das Konnossement ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.
- (2) Dem Konnossement gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie das Konnossement, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben (elektronisches Konnossement).
- (3) Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung, Vorlage, Rückgabe und Übertragung eines elektronischen Konnossements sowie die Einzelheiten des Verfahrens einer nachträglichen Eintragung in ein elektronisches Konnossement zu regeln.

## § 517

### *Beweiskraft des Konnossements*

- (1) Das Konnossement begründet die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut so übernommen hat, wie es nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 und 8 beschrieben ist. Bezieht sich die Beschreibung auf den Inhalt eines geschlossenen Lademittels, so begründet das Konnossement jedoch nur dann die Vermutung nach Satz 1, wenn der Inhalt vom Verfrachter überprüft und das Ergebnis der Überprüfung im Konnossement eingetragen worden ist. Enthält das Konnossement keine Angabe über die äußerlich erkennbare Verfassung oder Beschaffenheit des Gutes, so begründet das Konnossement die Vermutung, dass der Verfrachter das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat.
- (2) Das Konnossement begründet die Vermutung nach Absatz 1 nicht, soweit der Verfrachter einen Vorbehalt in das Konnossement eingetragen hat. Aus dem Vorbehalt muss sich ergeben,
1. in welcher Verfassung das Gut bei seiner Übernahme durch den Verfrachter war oder wie das Gut bei seiner Übernahme beschaffen war,
  2. welche Angabe im Konnossement unrichtig ist und wie die richtige Angabe lautet,
  3. welchen Grund der Verfrachter zu der Annahme hatte, dass die Angabe unrichtig ist, oder
  4. weshalb der Verfrachter keine ausreichende Gelegenheit hatte, die Angabe nachzuprüfen.

## § 518

### *Stellung des Reeder bei mangelhafter Verfrachterangabe*

Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Verfrachter nicht angegeben oder ist in diesem Konnossement als Verfrachter eine Person angegeben, die nicht der Verfrachter ist, so ist aus dem Konnossement anstelle des Verfrachters der Reeder berechtigt und verpflichtet.

## § 519

### *Berechtigung aus dem Konnossement. Legitimation*

- Die im Konnossement verbrieften seefrachtvertraglichen Ansprüche können nur von dem aus dem Konnossement Berechtigten geltend gemacht werden. Zugunsten des legitimierten Besitzers des Konnossements wird vermutet, dass er der aus dem Konnossement Berechtigte ist. Legitimierter Besitzer des Konnossements ist, wer ein Konnossement besitzt, das
1. auf den Inhaber lautet,
  2. an Order lautet und den Besitzer als Empfänger benennt oder durch eine ununterbrochene Reihe von Indossamenten ausweist oder
  3. auf den Namen des Besitzers lautet.

§ 520  
Befolgung von Weisungen

- (1) Ist ein Konnossement ausgestellt, so steht das Verfügungsrecht nach den §§ 491 und 492 ausschließlich dem legitimierten Besitzer des Konnossements zu. Der Verfrachter darf Weisungen nur gegen Vorlage sämtlicher Ausfertigungen des Konnossements ausführen. Weisungen eines legitimierten Besitzers des Konnossements darf der Verfrachter jedoch nicht ausführen, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.
- (2) Befolgt der Verfrachter Weisungen, ohne sich sämtliche Ausfertigungen des Konnossements vorlegen zu lassen, haftet er dem aus dem Konnossement Berechtigten für den Schaden, der diesem daraus entsteht, erfrachtet das Gut in äußerlich erkennbar guter Verfassung und Beschaffenheit übernommen hat. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 521  
Ablieferung gegen Rückgabe des Konnossements

- (1) Nach Ankunft des Gutes am Löschplatz ist der legitimierte Besitzer des Konnossements berechtigt, vom Verfrachter die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Macht der legitimierte Besitzer des Konnossements von diesem Recht Gebrauch, ist er entsprechend § 494 Absatz 2 und 3 zur Zahlung der Fracht und einer sonstigen Vergütung verpflichtet.
- (2) Der Verfrachter ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Konnossements, auf dem die Ablieferung bescheinigt ist, und gegen Leistung der noch ausstehenden, nach § 494 Absatz 2 und 3 geschuldeten Zahlungen verpflichtet. Er darf das Gut jedoch nicht dem legitimierten Besitzer des Konnossements abliefern, wenn ihm bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, dass der legitimierte Besitzer des Konnossements nicht der aus dem Konnossement Berechtigte ist.
- (3) Sind mehrere Ausfertigungen des Konnossements ausgestellt, so ist das Gut dem legitimierten Besitzer auch nur einer Ausfertigung des Konnossements abzuliefern. Melden sich mehrere legitimierte Besitzer, so hat der Verfrachter das Gut in einem öffentlichen Lagerhaus oder in sonst sicherer Weise zu hinterlegen und die Besitzer, die sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen. Der Verfrachter kann in diesem Fall das Gut gemäß § 373 Absatz 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls zu erwartenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen.
- (4) Liefert der Verfrachter das Gut einem anderen als dem legitimierten Besitzer des Konnossements oder, im Falle des Absatzes 2 Satz 2, einem anderen als dem aus dem Konnossement Berechtigten ab, haftet er für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht. Die Haftung ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

§ 522  
Einwendungen

- (1) Dem aus dem Konnossement Berechtigten kann der Verfrachter nur solche Einwendungen entgegensetzen, die die Gültigkeit der Erklärungen im Konnossement betreffen oder sich aus dem Inhalt des Konnossements ergeben oder dem Verfrachter unmittelbar gegenüber dem aus dem Konnossement Berechtigten zustehen. Eine Vereinbarung, auf die im Konnossement lediglich verwiesen wird, ist nicht Inhalt des Konnossements.
- (2) Gegenüber einem im Konnossement benannten Empfänger, an den das Konnossement begeben wurde, kann der Verfrachter die Vermutungen nach § 517 nicht widerlegen, es sei denn, dem Empfänger war im Zeitpunkt der Begebung des Konnossements bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt, dass die

*Angaben im Konnossement unrichtig sind. Gleiches gilt gegenüber einem Dritten, dem das Konnossement übertragen wurde.*

*(3) Wird ein ausführender Verfrachter nach § 509 von dem aus dem Konnossement Berechtigten in Anspruch genommen, kann auch der ausführende Verfrachter die Einwendungen nach Absatz 1 geltend machen. Abweichend von Absatz 2 kann der ausführende Verfrachter darüber hinaus die Vermutungen nach § 517 widerlegen, wenn das Konnossement weder von ihm noch von einem für ihn zur Zeichnung von Konnossementen Befugten ausgestellt wurde.*

#### § 523

##### *Haftung für unrichtige Konnossementsangaben*

*(1) Der Verfrachter haftet für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten dadurch entsteht, dass die in das Konnossement nach den §§ 515 und 517 Absatz 2 aufzunehmenden Angaben und Vorbehalte fehlen oder die in das Konnossement aufgenommenen Angaben oder Vorbehalte unrichtig sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn das Gut bei Übernahme durch den Verfrachter nicht in äußerlich erkennbar guter Verfassung war und das Konnossement hierüber weder eine Angabe nach § 515 Absatz 1 Nummer 7 noch einen Vorbehalt nach § 517 Absatz 2 enthält. Die Haftung nach den Sätzen 1 und 2 entfällt, wenn der Verfrachter weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass die Angaben fehlen oder unrichtig oder unvollständig sind.*

*(2) Wird ein Bordkonnossement ausgestellt, bevor der Verfrachter das Gut übernommen hat, oder wird in das Übernahme-konnossement ein Bordvermerk aufgenommen, bevor das Gut an Bord genommen wurde, so haftet der Verfrachter, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten daraus entsteht.*

*(3) Ist in einem Konnossement, das vom Kapitän oder von einem anderen zur Zeichnung von Konnossementen für den Reeder Befugten ausgestellt wurde, der Name des Verfrachters unrichtig angegeben, so haftet auch der Reeder für den Schaden, der dem aus dem Konnossement Berechtigten aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht. Die Haftung nach Satz 1 entfällt, wenn der Aussteller des Konnossements weder gewusst hat noch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters hätte wissen müssen, dass der Name des Verfrachters nicht oder unrichtig angegeben ist.*

*(4) Die Haftung nach den Absätzen 1 bis 3 ist auf den Betrag begrenzt, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.*

#### § 524

##### *Traditionswirkung des Konnossements*

*Die Begebung des Konnossements an den darin benannten Empfänger hat, sofern der Verfrachter das Gut im Besitz hat, für den Erwerb von Rechten an dem Gut dieselben Wirkungen wie die Übergabe des Gutes. Gleiches gilt für die Übertragung des Konnossements an Dritte.*

#### § 525

##### *Abweichende Bestimmung im Konnossement*

*Eine Bestimmung im Konnossement, die von den Haftungsvorschriften in den §§ 498 bis 511 oder in § 520 Absatz 2, § 521 Absatz 4 oder § 523 abweicht, ist nur wirksam, wenn die Voraussetzungen des § 512 erfüllt sind. Eine Abweichung zu Lasten des Befrachters oder Abladers ist jedoch Dritten gegenüber unwirksam. Satz 2 gilt nicht für eine Bestimmung nach § 512 Absatz 2.*



§ 526  
*Seefrachtbrief. Verordnungsermächtigung*

- (1) Der Verfrachter kann, sofern er nicht ein Konnossement ausgestellt hat, einen Seefrachtbrief ausstellen. Auf den Inhalt des Seefrachtbriefs ist § 515 entsprechend anzuwenden mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Abladers der Befrachter tritt.
- (2) Der Seefrachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für Abschluss und Inhalt des Stückgutfrachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Verfrachter. § 517 ist entsprechend anzuwenden.
- (3) Der Seefrachtbrief ist vom Verfrachter zu unterzeichnen; eine Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel genügt.
- (4) Dem Seefrachtbrief gleichgestellt ist eine elektronische Aufzeichnung, die dieselben Funktionen erfüllt wie der Seefrachtbrief, sofern sichergestellt ist, dass die Authentizität und die Integrität der Aufzeichnung stets gewahrt bleiben (elektronischer Seefrachtbrief). Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Einzelheiten der Ausstellung und der Vorlage eines elektronischen Seefrachtbriefs sowie die Einzelheiten des Verfahrens über nachträgliche Eintragungen in einen elektronischen Seefrachtbrief zu regeln.

**6.260.** Wanneer een cognossement is uitgegeven in een staat die gebonden is door de Regelen van Den Haag, gelden bovenstaande bepalingen met afwijkingen, die verzekeren dat Duitsland zijn volkenrechtelijke verplichtingen nakomt. Dit is geregeld in het in 2013 als volgt geherformuleerde artikel 6 van het *Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch*, dat aansluit bij artikel 10 van de Haagse Regelen<sup>256</sup>:

- (1) Ist ein Konnossement in einem Vertragsstaat des Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBL. 1939 II S. 1049) (Haager Regeln) ausgestellt, so sind die §§ 480, 483, 485 und 488, die §§ 513 bis 525 in Verbindung mit den §§ 498, 499, 501, 504, 505, 507, 510 und 512 sowie § 605 Nummer 1 in Verbindung mit § 607 Absatz 1 und 2 und § 609 Absatz 1 des Handelsgesetzbuchs ohne Rücksicht auf das nach Internationalem Privatrecht anzuwendende Recht und mit der Maßgabe anzuwenden, dass,
1. abweichend von § 501 des Handelsgesetzbuchs, der Verfrachter ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes entstanden ist und die Maßnahmen nicht überwiegend im Interesse der Ladung getroffen wurden;
  2. abweichend von § 504 des Handelsgesetzbuchs, die nach den §§ 502 und 503 des Handelsgesetzbuchs zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung auf einen Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit begrenzt ist;
  3. abweichend von § 525 des Handelsgesetzbuchs, die Verpflichtungen des Verfrachters aus den nach diesem Artikel anzuwendenden Vorschriften durch Rechtsgeschäft nicht im Voraus ausgeschlossen oder beschränkt werden können;
  4. abweichend von § 609 des Handelsgesetzbuchs, die Verjährung von Schadensersatzansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung von Gut nicht erleichtert werden kann.
- Das Recht der Parteien, eine Rechtswahl zu treffen, bleibt unberührt.
- (2) Ist ein Konnossement in Deutschland ausgestellt, so ist Absatz 1 Satz 1 nur anzuwenden, wenn sich das Konnossement auf die Beförderung von Gütern von oder nach einem Hafen in einem anderen Vertragsstaat der Haager Regeln bezieht.
- (3) Als Vertragsstaat der Haager Regeln ist nicht ein Staat anzusehen, der zugleich Vertragsstaat eines Änderungsprotokolls zu den Haager Regeln ist.“

<sup>256</sup> Zie nader Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 137-138.

**6.261.** In de nieuwe Duitse wetgeving wordt het bindende regime opgehangen aan de vervoerovereenkomst als zodanig (§ 481). Anders dan in bijvoorbeeld de Regelen van Rotterdam wordt vervolgens niet het vervoerdocument in het algemeen behandeld, maar worden twee specifieke, bij naam genoemde vervoerdocumenten geregeld. Het betreft het cognossement (§ 513-525) en de zeevrachtbrief (§ 526).

De nieuwe Duitse wetgeving laat op uitdrukkelijke wijze gebruik van een elektronisch cognossement (§ 516 (2)) en een elektronische vrachtbrief (§ 526 (4)) toe, voor zover zij dezelfde functies als de papieren tegenhanger vervullen. De Minister van Justitie kan ter zake nadere, meer concrete regels uitwerken.

**6.262.** De nieuwe Duitse wetgeving bepaalt uitdrukkelijk dat de averijvordering zowel door de ontvanger als door de afzender kan worden ingesteld (§ 494 (1)). In de toelichting wordt uitdrukkelijk aangegeven dat dit dubbele vorderingsrecht bedoeld is om te vermijden dat een averijvordering afgewezen zou worden omdat niet op naam van de juiste partij werd gedagvaard. Tevens wordt uitdrukkelijk bevestigd dat "Drittschadensliquidation" toegelaten is (§ 494 (1) *in fine*).

**6.263.** In de nieuwe Duitse zeewet werd m.b.t. deklading (§ 486 (4)) een uitdrukkelijke verwijzing naar containers niet aangewezen geacht, enerzijds omdat daardoor de wetgeving zou worden vastgeklonken aan de huidige stand van de techniek en niet zou kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen, en anderzijds omdat niet alle types containers zonder meer voor vervoer aan dek geschikt zijn (bijv. flats)<sup>257</sup>.

Verder wordt in § 500 uitdrukkelijk bepaald dat de vervoerder de aansprakelijkheidsbeperking niet kan inroepen indien hij de goederen zonder toestemming van de afzender aan dek geladen heeft, tenzij hij kan bewijzen dat de schade niet te wijten is aan het feit dat de goederen aan dek werden vervoerd.

**6.264.** Na een summier onderzoek werden geen specifieke wettelijke bepalingen m.b.t. de rechten van de vervoerder bij niet-afhaling van de goederen aangetroffen.

**6.265.** § 495 van de nieuwe Duitse wetgeving regelt het pandrecht van de vervoerder. Het pandrecht kan worden uitgeoefend voor alle vorderingen die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, en bovendien voor onbetwiste vorderingen die voortvloeien uit andere overeenkomsten (van transportrechtelijke aard) tussen de vervoerder en de bestemming. Het pandrecht heeft betrekking op goederen die door de eigenaar of met toestemming van de eigenaar aan de vervoerder voor vervoer werden overhandigd. Uitdrukkelijk wordt gepreciseerd dat het pandrecht zich niet enkel uitstrekt tot de goederen zelf, maar ook tot de documenten die de goederen begeleiden. Het pandrecht kan worden uitgeoefend tot 10 dagen na de aflevering.

**6.266.** Bevoegdheidsbedingen in een cognossement worden naar Duits recht beschouwd als rechtsgeldig en tegenstelbaar aan de (derde) houder van het cognossement<sup>258</sup>. Zij worden toegepast tenzij bevoegdheid wordt verleend aan een rechter die een recht zou toepassen dat resulteert in een lagere aansprakelijkheid dan deze die in de Duitse wetgeving dwingend is opgelegd (m.a.w. de Hague-Visby limieten)<sup>259</sup>.

---

<sup>257</sup> Czerwenka, B., "Der Referentenentwurf zur Reform des Seehandelsrechts", *TransportR* 2011, (249), 251.

<sup>258</sup> BGH 15 februari 2007, I ZR 40/04, *TransportR*. 2007, 119.

<sup>259</sup> Zie o.m. Herber, 437; Rabe, 350-351, nr. 139.

**6.267.** De nieuwe Duitse wetgeving bevat bepalingen inzake foutvracht. Indien de afzender zelf de vervoerovereenkomst verbreekt, of indien de afzender na ingebrekestelling nalaat om de goederen aan te leveren en de vervoerder daarom de overeenkomst verbreekt, kan de vervoerder van de afzender een schadevergoeding vorderen, gelijk aan ofwel (1) de overeengekomen vracht, onder aftrek van de kosten die de vervoerder uitspaart omdat de vervoerovereenkomst niet uitgevoerd moet worden en/of de vervangingsinkomsten die de vervoerder verwerft, of te kwader trouw nalaat te verwerven, ofwel (2) een derde van de overeengekomen vracht (§ 489 (2) en § 490 (2)).

De vervoerder krijgt m.a.w. de keuze tussen de vergoeding van zijn reële schade en een forfaitaire schadevergoeding.

- ENGELAND

**6.268.** De oorspronkelijke Regelen van Den Haag werden in het Britse recht geïncorporeerd door de *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) van 1924. De wijzigingen aangebracht door het Protocol van Visby werden verwerkt door de *Carriage of Goods by Sea Act* van 1971. De Regelen van Den Haag en Visby zijn als *Schedule* bij deze wet gevoegd. De toepassing van de Regelen is in COGSA 1971 als volgt geregeld:

#### 1 Application of Hague Rules as amended.

(1) *In this Act, "the Rules" means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968 and by the Protocol signed at Brussels on 21st December 1979.*

(2) *The provisions of the Rules, as set out in the Schedule to this Act, shall have the force of law.*

(3) *Without prejudice to subsection (2) above, the said provisions shall have effect (and have the force of law) in relation to and in connection with the carriage of goods by sea in ships where the port of shipment is a port in the United Kingdom, whether or not the carriage is between ports in two different States within the meaning of Article X of the Rules.*

(4) *Subject to subsection (6) below, nothing in this section shall be taken as applying anything in the Rules to any contract for the carriage of goods by sea, unless the contract expressly or by implication provides for the issue of a bill of lading or any similar document of title.*

(5) [...]

(6) *Without prejudice to Article X(c) of the Rules, the Rules shall have the force of law in relation to—*

*(a) any bill of lading if the contract contained in or evidenced by it expressly provides that the Rules shall govern the contract, and*

*(b) any receipt which is a non-negotiable document marked as such if the contract contained in or evidenced by it is a contract for the carriage of goods by sea which expressly provides that the Rules are to govern the contract as if the receipt were a bill of lading,*

*but subject, where paragraph (b) applies, to any necessary modifications and in particular with the omission in Article III of the Rules of the second sentence of paragraph 4 and of paragraph 7.*

(7) *If and so far as the contract contained in or evidenced by a bill of lading or receipt within paragraph (a) or (b) of subsection (6) above applies to deck cargo or live animals, the Rules as given the force of law by that subsection shall have effect as if Article I(c) did not exclude deck cargo and live animals.*

*In this subsection "deck cargo" means cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.*

COGSA 1971 werd aangevuld door de *Carriage of Goods by Sea Act* van 1992, die o.m. de rechtspositie en het vorderingsrecht van de bestemming regelt. Deze laatste wet bepaalt wat volgt:

## 1 Shipping documents etc. to which Act applies.

- (1) *This Act applies to the following documents, that is to say—*
  - (a) *any bill of lading;*
  - (b) *any sea waybill; and*
  - (c) *any ship's delivery order.*
- (2) *References in this Act to a bill of lading—*
  - (a) *do not include references to a document which is incapable of transfer either by indorsement or, as a bearer bill, by delivery without indorsement; but*
  - (b) *subject to that, do include references to a received for shipment bill of lading.*
- (3) *References in this Act to a sea waybill are references to any document which is not a bill of lading but—*
  - (a) *is such a receipt for goods as contains or evidences a contract for the carriage of goods by sea; and*
  - (b) *identifies the person to whom delivery of the goods is to be made by the carrier in accordance with that contract.*
- (4) *References in this Act to a ship's delivery order are references to any document which is neither a bill of lading nor a sea waybill but contains an undertaking which—*
  - (a) *is given under or for the purposes of a contract for the carriage by sea of the goods to which the document relates, or of goods which include those goods; and*
  - (b) *is an undertaking by the carrier to a person identified in the document to deliver the goods to which the document relates to that person.*
- (5) *The Secretary of State may by regulations make provision for the application of this Act to cases where a telecommunication system or any other information technology is used for effecting transactions corresponding to—*
  - (a) *the issue of a document to which this Act applies;*
  - (b) *the indorsement, delivery or other transfer of such a document; or*
  - (c) *the doing of anything else in relation to such a document.*
- (6) *Regulations under subsection (5) above may—*
  - (a) *make such modifications of the following provisions of this Act as the Secretary of State considers appropriate in connection with the application of this Act to any case mentioned in that subsection; and*
  - (b) *contain supplemental, incidental, consequential and transitional provision;**and the power to make regulations under that subsection shall be exercisable by statutory instrument subject to annulment in pursuance of a resolution of either House of Parliament.*

## 2 Rights under shipping documents.

- (1) *Subject to the following provisions of this section, a person who becomes—*
  - (a) *the lawful holder of a bill of lading;*
  - (b) *the person who (without being an original party to the contract of carriage) is the person to whom delivery of the goods to which a sea waybill relates is to be made by the carrier in accordance with that contract; or*
  - (c) *the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order,*  
*shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.*
- (2) *Where, when a person becomes the lawful holder of a bill of lading, possession of the bill no longer gives a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates, that person shall not have any rights transferred to him by virtue of subsection (1) above unless he becomes the holder of the bill—*
  - (a) *by virtue of a transaction effected in pursuance of any contractual or other arrangements made before the time when such a right to possession ceased to attach to possession of the bill; or*

- (b) as a result of the rejection to that person by another person of goods or documents delivered to the other person in pursuance of any such arrangements.
- (3) The rights vested in any person by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to a ship's delivery order—
- (a) shall be so vested subject to the terms of the order; and
  - (b) where the goods to which the order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, shall be confined to rights in respect of the goods to which the order relates.
- (4) Where, in the case of any document to which this Act applies—
- (a) a person with any interest or right in or in relation to goods to which the document relates sustains loss or damage in consequence of a breach of the contract of carriage; but
  - (b) subsection (1) above operates in relation to that document so that rights of suit in respect of that breach are vested in another person,
- the other person shall be entitled to exercise those rights for the benefit of the person who sustained the loss or damage to the same extent as they could have been exercised if they had been vested in the person for whose benefit they are exercised.
- (5) Where rights are transferred by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to any document, the transfer for which that subsection provides shall extinguish any entitlement to those rights which derives—
- (a) where that document is a bill of lading, from a person's having been an original party to the contract of carriage; or
  - (b) in the case of any document to which this Act applies, from the previous operation of that subsection in relation to that document;
- but the operation of that subsection shall be without prejudice to any rights which derive from a person's having been an original party to the contract contained in, or evidenced by, a sea waybill and, in relation to a ship's delivery order, shall be without prejudice to any rights deriving otherwise than from the previous operation of that subsection in relation to that order.

### 3 Liabilities under shipping documents.

- (1) Where subsection (1) of section 2 of this Act operates in relation to any document to which this Act applies and the person in whom rights are vested by virtue of that subsection—
- (a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates;
  - (b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods;
- or
- (c) is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods,
- that person shall (by virtue of taking or demanding delivery or making the claim or, in a case falling within paragraph (c) above, of having the rights vested in him) become subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract.
- (2) Where the goods to which a ship's delivery order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, the liabilities to which any person is subject by virtue of the operation of this section in relation to that order shall exclude liabilities in respect of any goods to which the order does not relate.
- (3) This section, so far as it imposes liabilities under any contract on any person, shall be without prejudice to the liabilities under the contract of any person as an original party to the contract.

### 4 Representations in bills of lading.

*A bill of lading which—*

- (a) represents goods to have been shipped on board a vessel or to have been received for shipment on board a vessel; and

*(b) has been signed by the master of the vessel or by a person who was not the master but had the express, implied or apparent authority of the carrier to sign bills of lading, shall, in favour of a person who has become the lawful holder of the bill, be conclusive evidence against the carrier of the shipment of the goods or, as the case may be, of their receipt for shipment.*

## 5 Interpretation etc.

*(1) In this Act—*

*“bill of lading”, “sea waybill” and “ship’s delivery order” shall be construed in accordance with section 1 above;*

*“the contract of carriage”—*

*(a)*

*in relation to a bill of lading or sea waybill, means the contract contained in or evidenced by that bill or waybill; and*

*(b)*

*in relation to a ship’s delivery order, means the contract under or for the purposes of which the undertaking contained in the order is given;*

*“holder”, in relation to a bill of lading, shall be construed in accordance with subsection (2) below;*

*“information technology” includes any computer or other technology by means of which information or other matter may be recorded or communicated without being reduced to documentary form; and*

*“telecommunication system” has the same meaning as in the Telecommunications Act 1984.*

*(2) References in this Act to the holder of a bill of lading are references to any of the following persons, that is to say—*

*(a) a person with possession of the bill who, by virtue of being the person identified in the bill, is the consignee of the goods to which the bill relates;*

*(b) a person with possession of the bill as a result of the completion, by delivery of the bill, of any indorsement of the bill or, in the case of a bearer bill, of any other transfer of the bill;*

*(c) a person with possession of the bill as a result of any transaction by virtue of which he would have become a holder falling within paragraph (a) or (b) above had not the transaction been effected at a time when possession of the bill no longer gave a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates;*

*and a person shall be regarded for the purposes of this Act as having become the lawful holder of a bill of lading wherever he has become the holder of the bill in good faith.*

*(3) References in this Act to a person’s being identified in a document include references to his being identified by a description which allows for the identity of the person in question to be varied, in accordance with the terms of the document, after its issue; and the reference in section 1(3)(b) of this Act to a document’s identifying a person shall be construed accordingly.*

*(4) Without prejudice to sections 2(2) and 4 above, nothing in this Act shall preclude its operation in relation to a case where the goods to which a document relates—*

*(a) cease to exist after the issue of the document; or*

*(b) cannot be identified (whether because they are mixed with other goods or for any other reason);*

*and references in this Act to the goods to which a document relates shall be construed accordingly.*

*(5) The preceding provisions of this Act shall have effect without prejudice to the application, in relation to any case, of the rules (the Hague-Visby Rules) which for the time being have the force of law by virtue of section 1 of the Carriage of Goods by Sea Act 1971.*

## 6 Short title, repeal, commencement and extent.

*(1) This Act may be cited as the Carriage of Goods by Sea Act 1992.*

*(2) The Bills of Lading Act 1855 is hereby repealed.*

(3) *This Act shall come into force at the end of the period of two months beginning with the day on which it is passed; but nothing in this Act shall have effect in relation to any document issued before the coming into force of this Act.*

(4) *This Act extends to Northern Ireland.*

**6.269.** Naar Engels recht zijn de Regelen van Den Haag en Visby van toepassing op de vervoerovereenkomst, voor zover in het raam van deze vervoerovereenkomst een cognossement of een vergelijkbaar document wordt uitgegeven (Section 1 (4) COGSA 1971). Het betreft niet alleen de uitgifte van een klassiek, verhandelbaar cognossement. In 2003 oordeelde het Engelse House of Lords<sup>260</sup> immers dat een naamcognossement (*straight bill of lading*) – in tegenstelling tot wat voordien in Engeland algemeen werd aangenomen – wel een cognossement in de zin van artikel 1 (b) Regelen van Den Haag en Visby is, en dus eveneens dwingend aan de Regelen is onderworpen. In de argumentatie van verschillende Law Lords werd onder meer de nadruk gelegd op het feit dat de Regelen van Den Haag en Visby bedoeld waren ter bescherming van de ladingbelanghebbende, en dat niet logisch of commercieel kan worden verklaard waarom de houder van een verhandelbaar cognossement wel zou moeten worden beschermd, maar de houder van een naamcognossement niet. Met dit arrest is mogelijk een opening gecreëerd om in de toekomst ook andere soorten vervoerdocumenten als "cognossement" in de zin van artikel 1 (b) Regelen van Den Haag en Visby te beschouwen.

Section 1 (5) van de COGSA 1992 laat de bevoegde minister toe om besluiten uit te vaardigen die preciseren hoe de wet moet worden toegepast wanneer met betrekking tot cognossesmenten en zeevrachtbrieven "information technology" wordt toegepast. Voor zover bekend werden tot op heden geen dergelijke besluiten uitgevaardigd.

**6.270.** Krachtens Section 2 (1) van de COGSA 1992 worden alle vorderingsrechten onder de vervoerovereenkomst overgedragen aan de rechtmatige houder van het cognossement of aan degene aan wie de goederen moeten worden afgeleverd onder een zeevrachtbrief. Door deze overdracht doven de rechten van de oorspronkelijke medecontractant van de vervoerder en de rechten van vroegere houders van het cognossement uit (Section 2 (5) COGSA 1992). Verder wordt uitdrukkelijk bepaald dat wanneer het verlies wordt geleden door een andere persoon dan degene aan wie de vorderingsrechten conform deze bepalingen zijn overgedragen, de vorderingsgerechtigde persoon de averijvordering kan instellen voor rekening van de werkelijke schadelijder (Section 2 (4) COGSA 1992).

De bedoeling van deze bepalingen is om ervoor te zorgen dat slechts één partij gerechtigd is om de averijvordering lastens de vervoerder in te stellen. Dit is niet helemaal gelukt, o.a. omdat de wet enkel betrekking heeft op vorderingen onder de vervoerovereenkomst<sup>261</sup>. Extra-contractuele vorderingen blijven mogelijk, zij het binnen de grenzen vastgelegd door de rechtspraak<sup>262</sup>.

**6.271.** In principe vinden de Regelen van Den Haag en Visby geen toepassing in geval van gedeclareerde deklading. De uitsluiting van gedeclareerde deklading in artikel 1 (c) van de Regelen van Den Haag en Visby wordt in Engeland opgevat zoals zij oorspronkelijk bedoeld was, met name als een uitweg – in het voordeel van de zeevervoerder – uit het dwingende aansprakelijkheidsregime van de Regelen van Den Haag en Visby, waarvoor aan een dubbele voorwaarde moet zijn voldaan: het cognossement moet vermelden dat de goederen aan dek worden vervoerd, en de goederen moeten ook daadwerkelijk zo worden vervoerd. Indien aan slechts één van beide voorwaarden is voldaan – het cognossement bevat een dekla-

<sup>260</sup> *Jl MacWilliam Co Inc v Mediterranean Shipping Co Sa (The Rafaela S)*, [2003] EWCA Civ 556; [2004] QB 702; zie recent Lee, D.Y.H. en Sooksripaisarnkit, P., "The straight bill of lading: past, present and future", *JIML* 2012, 39-58.

<sup>261</sup> Zie Baughen, 39.

<sup>262</sup> Baughen, 46-59.

dingsclausule, maar in werkelijkheid worden de goederen onder dek vervoerd, of het cognossement vermeldt geen deklading, maar de goederen worden in werkelijkheid wel aan dek vervoerd – zijn de Regelen van Den Haag en Visby zonder meer van toepassing<sup>263</sup>.

Indien het Engels recht van toepassing is, is het dan ook mogelijk om contractueel van de regel af te wijken: de artikelen 1 (6) en 1 (7) van de Carriage of Goods by Sea Act 1971 maken het mogelijk de Regelen van Den Haag en Visby toch van toepassing te verklaren op onder meer deklading<sup>264</sup>.

Naar Engels recht hoeft de toestemming van de afzender om de goederen aan dek te vervoeren niet expliciet te zijn. Een algemene "liberty clause" of "option clause" in het cognossement, die de vervoerder het recht geeft om de goederen eventueel aan dek te vervoeren, volstaat om tot (stilzwijgende) toestemming van de afzender te besluiten. Bovendien zal er ook sprake zijn van impliciete toestemming van de afzender wanneer er een handelsgebruik bestaat om bepaalde goederen aan dek te vervoeren. Dekvervoer van containers aan boord van een containerschip wordt beschouwd als een algemeen gekend en aanvaard handelsgebruik<sup>265</sup>.

**6.272.** Het Engelse recht kent geen wettelijke regeling inzake niet afgehaalde goederen. De problematiek van niet afgehaalde goederen wordt desgevallend geregeld door clausules in het cognossement die de vervoerder het recht geven om niet afgehaalde goederen te verkopen of te vernietigen<sup>266</sup>.

**6.273.** Tot zekerheid van zijn vordering lastens de ladingbelanghebbenden kan de vervoerder zich naar Engels recht zowel beroepen op een wettelijke *common law lien* als op een contractuele *lien*. De *common law lien* geldt slechts voor drie specifieke vorderingen, m.n. (1) de vordering tot betaling van de door de lading verschuldigde bijdragen in gemene averij, (2) de vordering tot terugbetaling van kosten die de scheepseigenaar heeft gemaakt ter bescherming van de lading, en (3) de vordering tot betaling van de vracht<sup>267</sup>. Deze laatste mogelijkheid is de belangrijkste toepassing van de *common law lien*. De *lien* kan echter slechts worden uitgeoefend zolang de vervoerder in het bezit blijft van de goederen (*possessory lien*). De *lien* vervalt vanaf het ogenblik dat de goederen aan de bestemming zijn afgeleverd.

**6.274.** Inzake bevoegdheid passen de Engelse rechtbanken de Brussel I-Verordening of het EVEX-Verdrag toe. In rechtszaken waarop deze regelingen niet van toepassing zijn, berust de bevoegdheid van de Engelse rechtbanken op het feit dat er in Engeland een "claim form" kan worden betekend aan de verweerder in persoon<sup>268</sup>. Met toestemming van de rechtbank kan de betekening in het buitenland gebeuren in de gevallen voorzien in Rule 6.36 van de *Civil Procedure Rules*. In het geval van een *actio in rem* zijn de Engelse rechtbanken ook bevoegd indien de "*in rem claim form*" kan worden betekend aan het schip (of een schip van dezelfde eigenaar) binnen de territoriale wateren. Deze laatste vorm van bevoegdheid bestaat voor "*any claim for loss of or damage to goods carried in a ship*" en voor "*any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship [...]*".

Bevoegdheidsbedingen worden in principe als geldig beschouwd, tenzij zij een keuze inhouden voor een Staat die geen partij is bij de Regelen van Den Haag en Visby. Aangezien het

---

<sup>263</sup> Gaskell-Asariotis-Baatz, 328, nr. 10.25.

<sup>264</sup> Gaskell-Asariotis-Baatz, 329, nr.10.26.

<sup>265</sup> Gaskell-Asariotis-Baatz, 329-330, nr. 10.28.

<sup>266</sup> Gaskell-Asariotis-Baatz, 453-454, nr. 14.97.

<sup>267</sup> Gaskell-Asariotis-Baatz, 548-549, nr. 18.16.

<sup>268</sup> Baughen, 336.



bevoegdheidsbeding er in die hypothese toe kan leiden dat afbreuk wordt gedaan aan de Regelen van Den Haag en Visby, is het strijdig met artikel van de 3.8 Regelen van Den Haag en Visby<sup>269</sup>.

- FRANKRIJK

**6.275.** Frankrijk heeft de Regelen van Den Haag geratificeerd in 1936. Later sloot het zich aan bij beide wijzigingsprotocollen. Een nationaal regime werd neergelegd in de *Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*. De bepalingen van deze wet werd inmiddels geïntegreerd in de *Code des Transports*. De relevante artikelen van dit laatste wetboek luiden als volgt:

*Section 1 : Le contrat de transport*

Article L5422-1

*Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Ce contrat de transport s'applique depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.*

Article L5422-2

*Les dispositions du présent chapitre s'appliquent :*

*1° Aux rapports entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie;*

*2° Aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie, dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs.*

*Section 2 : Le connaissement*

Article L5422-3

*Le transporteur ou son représentant délivre au chargeur, sur sa demande, un écrit dénommé connaissement. Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers de bonne foi.*

Article L5422-4

*Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites sur le connaissement conformément à ses déclarations.*

*Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.*

*Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.*

Article L5422-5

*Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, sont nulles et sans effet à l'égard des tiers ; toutefois, ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.*

*Si une réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, le transporteur ne peut se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficie pas de la limitation de responsabilité prévue par les dispositions de l'article L. 5422-14.*

---

<sup>269</sup> Gaskell-Asariotis-Baatz, 654-655, nr. 20.202.

### *Section 3 : L'exécution du contrat*

#### *Article L5422-6*

*Nonobstant toute disposition contraire, le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :*

- 1° Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;*
- 2° Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;*
- 3° Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.*

#### *Article L5422-7*

*Le transporteur commet une faute s'il arrime la marchandise sur le pont du navire en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires l'imposant.*

*Le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.*

#### *Article L5422-8*

*Le transporteur est privilégié, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant les quinze jours suivant leur délivrance si elles ne sont pas passées dans les mains de tiers.*

#### *Article L5422-9*

*Dans le cas où les chargeurs ou les ayants droit sont soumis à une procédure collective avant l'expiration du délai mentionné à l'article L. 5422-8, le transporteur est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.*

#### *Article L5422-10*

*Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.*

#### *Article L5422-11*

*Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an.*

### *Section 4 : La responsabilité du transporteur*

#### *Article L5422-12*

*Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent :*

- 1° De l'innavigabilité du navire, sans qu'il ait manqué à l'obligation de mise en état de navigabilité qui lui incombe en vertu du 1° de l'article L. 5422-6 ;*
- 2° D'un incendie ;*
- 3° Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;*
- 4° De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;*
- 5° Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;*
- 6° Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;*
- 7° De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;*
- 8° D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin ;*
- 9° Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur.*

*Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que celles citées au 9°.*

#### Article L5422-13

*La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par les dispositions du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 modifiée.*

*Toutefois, le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur peuvent convenir d'une somme supérieure.*

*La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées, conformément au contrat, ou au lieu et au jour où elles auraient dû être déchargées.*

*La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.*

#### Article L5422-14

*Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité dans les cas suivants :*

*1° S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;*

*2° En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissance et acceptée par le transporteur. Une telle déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.*

*Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des dispositions des articles L. 5422-12 et L. 5422-13, sauf si le dommage répond aux conditions du 1°.*

*Lorsque la responsabilité est limitée en application de l'article L. 5422-13, l'ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser cette limite.*

#### Article L5422-15

*Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :*

*1° De soustraire le transporteur à la responsabilité définie par les dispositions de l'article L. 5422-12 ;*

*2° Ou de renverser la charge de la preuve qui lui incombe en application des dispositions de la présente section ;*

*3° Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application des dispositions de l'article L. 5422-13 ;*

*4° Ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.*

#### Article L5422-16

*Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées pour le transport d'animaux vivants et pour le transport de marchandises chargées sur le pont conformément aux dispositions de l'article L. 5422-7, sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.*

#### Article L5422-17

*Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.*

#### Article L5422-18

*L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an. Ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.*

*Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus par les dispositions de l'alinéa précédent, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre la personne garantie ou du jour où celle-ci a, à l'amiable, réglé la réclamation.*

*Quel que soit son fondement, l'action en responsabilité contre le transporteur à raison de pertes ou dommages ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées par les dispositions de la présente section.*

#### *Section 5 : Les entreprises de manutention*

[...]

#### *Section 6 : Dispositions pénales*

##### *Article L5422-26*

*Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie de 3 750 € d'amende et de six mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement.*

**6.276.** Het Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes bevat de volgende bepalingen:

#### *Transport de marchandises.*

##### *Article 31*

*Le contrat est résolu si, par cas de force majeure, le départ du navire qui devait effectuer le transport est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse plus se faire utilement pour le chargeur et sans risque d'engager sa responsabilité pour le transporteur.*

*En ce cas, la résolution a lieu sans dommages-intérêts, de part ni d'autre.*

##### *Article 32*

*Si le même effet est produit par la faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur ou de son ayant droit.*

*Celui-ci a droit à des dommages-intérêts d'après le préjudice qu'il subit. Le montant ne peut en excéder le chiffre fixé en application de l'article 28 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.*

#### *Du connaissance.*

##### *Article 33*

*Le connaissance est délivré après réception des marchandises. Il porte les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer.*

##### *Article 34*

*La mention "Embarqué" apposée sur le connaissance fait foi du chargement de la marchandise à bord du navire.*

##### *Article 35*

*Entre autres, le connaissance doit indiquer :*

*a) Les marques principales destinées à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises n'ait commencé ; les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage ;*

*b) Suivant les cas, le nombre des colis et objets ou leur quantité ou leur poids, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;*

*c) L'état et le conditionnement apparents des marchandises.*

#### Article 36

*Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur, ou la personne qui émet le connaissement en son nom, sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou les marchandises qu'il a effectivement mises à bord dans le cas où un connaissement "embarqué" a été émis, ou si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler ces indications, ce dernier ou la personne qui émet le connaissement en son nom doit faire dans le connaissement une réserve précisant les inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisant. La preuve des dommages incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire.*

#### Article 37

*Chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et l'autre pour le capitaine.*

*Les originaux sont signés par le transporteur ou son représentant.*

*Les originaux sont datés. Le nombre des originaux émis est mentionné sur chaque exemplaire.*

#### *Exécution du contrat.*

#### Article 38

*Nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise.*

*Il doit à la marchandise les soins ordinaires conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement.*

#### Article 39

*Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement.*

#### Article 40

*En cas d'interruption de voyage, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu.*

*Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption.*

#### Article 41

*Le chargeur doit le prix du transport ou fret.*

*En cas de fret payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise.*

#### Article 42

*Le montant du fret est établi par la convention des parties.*

#### Article 43

*Le chargeur qui ne présente pas sa marchandise en temps et lieu, conformément à l'article 39 ci-dessus, paiera une indemnité correspondant au préjudice subi par le transporteur, et au plus égale au montant du fret convenu.*

#### Article 44

*Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature pourront, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité ; le chargeur sera en outre responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement. Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, il ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison ; aucune indemnité ne sera due, sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.*

#### Article 45

*Le transporteur est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à charge de contribution.*

#### Article 46

*Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par fortune de mer ou par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations des articles 21 et 22 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et de l'article 38 ci-dessus.*

#### Article 47

*En cas de transbordement sur un autre navire en application de l'article 40 ci-dessus, les frais du transbordement et le fret dû pour achever le déplacement de la marchandise sont à la charge de la marchandise lorsque l'interruption était due à des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 27 de la loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.*

*Les mêmes frais sont à la charge du transporteur dans les autres cas.*

*Dans un cas comme dans l'autre, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.*

#### Article 48

*Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret.*

#### Article 49

*Le capitaine ou le consignataire du navire doit livrer la marchandise au destinataire ou à son représentant.*

*Le destinataire est celui dont le nom est indiqué dans le connaissement à personne dénommée ; c'est celui qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur ; c'est le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.*

#### Article 50

*La remise du connaissement au transporteur ou à son représentant établit la livraison, sauf preuve contraire.*

*Le connaissement une fois accompli, les autres originaux sont sans valeur.*

#### Article 51

*Le consignataire du navire représente le transporteur. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié.*

#### Article 52

*Le consignataire de la cargaison représente le destinataire. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié.*

*La livraison des marchandises entre ses mains libère le transporteur de la même manière qu'elle le libère entre les mains du destinataire.*

#### Article 53

*A défaut de réclamation des marchandises ou en cas de contestation relative à la livraison ou au paiement du fret, le capitaine peut, par autorité de justice :*

- a) En faire vendre pour le paiement de son fret, si mieux n'aime le destinataire fournir caution ;*
- b) Faire ordonner le dépôt du surplus.*

*S'il y a insuffisance, le transporteur conserve son recours en paiement du fret contre le chargeur.*

#### Article 54

*Les actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun.*

*Elles peuvent en outre être portées devant le tribunal du port de chargement ou devant le tribunal du port de déchargement, s'il est situé sur le territoire de la République française.*

#### Article 55

*Le délai de prescription des actions contre le chargeur ou le destinataire court du jour prévu pour la livraison.*

#### *Responsabilité du transporteur.*

#### Article 56

*Le demandeur doit établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation.*

#### Article 57

*En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.*

*S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.*

*Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur prise en charge.*

*Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite par kilogramme visée au a du paragraphe 5 de l'article 4 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par les protocoles, signés à Bruxelles le 23 février 1968 et le 21 décembre 1979, ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité, à moins que la perte ou le dommage n'affecte la valeur du colis ou de l'unité dans son ensemble ou ne le rende inutilisable en l'état.*

#### Article 58

*Le délai de prescription des actions contre le transporteur ou le destinataire court à compter du jour où les marchandises furent remises ou offertes au destinataire ou, en cas de perte totale, du jour où elles auraient dû être livrées.*

#### Article 59

*Les dispositions du présent titre s'appliquent :*

- 1° Entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;*
- 2° Dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie.*

Article 60

*Le présent titre est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.*

**6.277.** De Franse wetgeving is van toepassing op de vervoerovereenkomst en geldt t.a.v. alle belanghebbenden bij het transport. Het toepassingscriterium is niet of er een cognossement is uitgegeven, maar of er sprake is van een overeenkomst van goederenvervoer over zee. De Franse wet kent dus een ruim toepassingsgebied. Indien een bevrachtingsovereenkomst is gesloten, geldt de klassieke regel: de bevrachtingsovereenkomst regelt de verhoudingen tussen de vervoerder en de afzender, en de wettelijke regeling beheerst de verhoudingen tussen de vervoerder en de derde houders van het cognossement, uitgegeven in uitvoering van de bevrachtingsovereenkomst (art. L5422-2).

**6.278.** De averijvordering kan naar Frans recht alleszins worden ingesteld door de bestemming van de goederen die wordt vermeld in het cognossement of door de houder van een overdraagbaar cognossement. Dit recht is echter niet langer exclusief. Uit de rechtspraak blijkt dat het volstaat dat een partij schade heeft geleden ten gevolge van het vervoer, opdat zij een averijvordering zou kunnen instellen. Daarbij wordt niet meer vereist dat de eiser de enige schadelijder is<sup>270</sup>. Uit summier onderzoek blijkt dat de Franse rechtspraak inzake vorderingsgerechtigdheid geen andere criteria hanteert dan de vraag of de eiser schade heeft geleden.

**6.279.** In Frankrijk leidt men uit de redactie van artikel 1, c, van de Regelen van Den Haag en Visby af dat de Regelen niet toepasselijk zijn op de gedeclareerde deklading en, *a contrario*, dat zij wél toepasselijk zijn op de niet-gedeclareerde deklading. Ingevolge artikel L5422-7 van de Code des Transports is deklading zonder toestemming van de afzender verboden, daar waar de Regelen van Den Haag en Visby geen dergelijk verbod bevatten. Overeenkomstig het tweede lid van dezelfde bepaling wordt de afzender in geval van vervoer van containers aan boord van schepen voorzien van daartoe geschikte installaties, voor het vervoer aan dek geacht toestemming te hebben gegeven<sup>271</sup>. Deklading is toegestaan voor zover de afzender daarin heeft toegestemd, en indien reglementaire bepalingen deklading verplicht maken. In geval van toegestaan dekvervoer geniet de vervoerder contractvrijheid (art. L5422-16).

**6.280.** Na een summier onderzoek werden geen specifieke wettelijke bepalingen m.b.t. de rechten van de vervoerder bij niet-afhaling van de goederen aangetroffen.

**6.281.** Wanneer de vracht niet wordt betaald, mag de vervoerder de goederen niet aan boord houden (art. 48 van Décret n° 66-1078). Zodra de goederen echter uit het schip zijn gelost, mag de zeevervoerder er wel een (klassiek) retentierecht op uitoefenen<sup>272</sup>.

De vervoerder heeft bovendien een voorrecht op de vervoerde goederen gedurende 15 dagen na de aflevering daarvan, voor zover de goederen inmiddels niet aan een derde werden overgedragen (art. L5422-8 *Code des Transports*).

**6.282.** Artikel 54 van het Décret n° 66-1078 vermeldt twee specifieke bevoegdheidsgronden ten gevolge waarvan de averijvordering, naar keuze van de eiser, kan worden ingesteld zowel in de plaats van vertrek als in de plaats van bestemming (voor zover deze op het Franse grondgebied

<sup>270</sup> Cass. (Fr.) 19 december 2000, *DMF* 2001, 222.

<sup>271</sup> Bonassies-Scapel, 694-695, nr. 1023; Remond-Gouilloud, 365, nr. 564.

<sup>272</sup> Bonassies-Scapel, 719, nr. 1047.



gelegen zijn). Uiteraard hebben de Europese bevoegdheidsregels (Brussel I-Verordening en EVEX-Verdrag) voorrang op de interne Franse wetgeving.

Bevoegdheidsbedingen zijn in de verhouding tussen vervoerder en afzender quasi steeds geldig, omdat hun opname in cognosementen gebruikelijk is in de internationale handel<sup>273</sup>. De Franse rechtspraak aanvaardt echter niet dat de derde houder de afzender is opgevolgd in zijn rechten en verplichtingen. In de verhouding tussen de vervoerder en de derde houder wordt nagegaan of deze laatste met het bevoegdheidsbeding heeft ingestemd<sup>274</sup>.

- LUXEMBURG

**6.283.** De *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* (Titel 6) verwijst naar de Haagse Regelen met beide wijzigingsprotocollen zoals goedgekeurd bij de *Loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime*.

Voorts bevat eerstgenoemde wet de volgende (vrij merkwaardige) bepalingen:

Chapitre 3 - Du transport sous connaissance

*Art. 116. La manutention et la consignation ou autres opérations intervenant dans le transport maritime qui ne sont pas régies par les conventions relatives au transport sous connaissance citées sous le titre 6 sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.*

*Art. 117. Pour les besoins d'application de la présente loi, les règles des conventions internationales visées à l'article qui précède s'appliquent également au transport en pontée.*

*Art. 118. Les transports sous connaissance d'animaux vivants s'effectuent, sauf disposition contraire, aux risques et périls de la marchandise.*

Opvallend is dat artikel 117 niet preciseert of het zowel gedeclareerde als niet-gedeclareerde dek-lading betreft.

- NEDERLAND

**6.284.** Nederland heeft zowel de Regelen van Den Haag als de beide wijzigende Protocollen geratificeerd. De Regelen zijn rechtstreeks van toepassing en daarnaast gelden erop afgestemde nationale wetbepalingen.

De relevante bepalingen van Titel 5 over "Exploitatie" van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek werden reeds in extenso aangehaald in het onderdeel over de bevrachtingsovereenkomst hierboven<sup>275</sup>.

---

<sup>273</sup> Versailles, 27 januari 2011, *DMF* 2012, 437, noot Lecat, J; Parijs, 26 juni 2012, *DMF* 2013, 317, noot Cachard, O.; Parijs, 12 september 2012, *DMF* 2013, 26, noot Bernardot, Chr.; anders, m.b.t. een afzender die voor de organisatie van het vervoer systematisch een beroep deed op een commissionair-expediteur: Versailles, 18 november 2010, *DMF* 2012, 433, noot Lecat, J.

<sup>274</sup> Cass. (Fr.) 29 november 1994, *DMF* 1995, 209, noot Bonassies, P.; Cass. (Fr.) 16 januari 1996, *DMF* 1996, 393, noot Bonassies, P.; Cass. (Fr.) 8 december 1998, *DMF* 1999, 1007, noot Nicolas, P.Y.; Bonassies, P. en Delebecque, Ph., "Le droit positif français en 2010", *DMF* 2011, Hors série n° 15, (1), 84, nr. 111.

<sup>275</sup> Zie *supra*, nr. 6.34.

**6.285.** Het Nederlandse zeevervoerrecht kent, zoals de Regelen van Den Haag en Visby waarop het is gebaseerd, een documentaire benadering. Het criterium voor de toepasselijkheid van het dwingende regime is de uitgifte van een cognossement of een "soortgelijk document" (art. 377). Over de vraag welke vervoerdocumenten als "soortgelijke documenten" zijn te beschouwen bestaat betwisting.

**6.286.** Het recht op aflevering van de vervoerde goederen komt uitsluitend toe aan de cognossementhouder (art. 441 (1)). Het recht om de averijvordering in te stellen lastens de vervoerder wordt naar Nederlandse opvatting beschouwd als het corrolarium van het recht op aflevering, en komt dus uitsluitend aan de cognossementhouder toe. Het gaat om een abstract vorderingsrecht: de cognossementhouder is vorderingsgerechtigd op basis van zijn hoedanigheid, zonder dat hij zelf schade dient te hebben geleden<sup>276</sup>.

**6.287.** Anders dan de Regelen van Den Haag en Visby zijn de artikelen 381 e.v. van Boek 8 in beginsel ook van toepassing op cognossementsvervoer van zaken die feitelijk op het dek worden vervoerd en in het cognossement ook als deklading zijn opgegeven. Blijkens artikel 382, lid 2 is voor deze situatie de aansprakelijkheidsregeling echter van regeland recht. De vroegere regel in het Nederlandse Wetboek van Koophandel, dat goederen niet zonder de toestemming van de afzender aan dek mochten worden geladen, is in Boek 8 niet overgenomen. Niet-gedeclareerd dekvervoer, waarbij de vervoerder niet beschikt over de uitdrukkelijke toestemming van de afzender, is naar Nederlands recht niet per se onrechtmatig. De vraag is of dit vervoer, gelet op de omstandigheden van het vervoer, al dan niet als een verkeerde behandeling van de goederen kan worden aangemerkt.

**6.288.** Artikel 490 en 491 van Boek 8 bieden de vervoerder de mogelijkheid niet afgehaalde goederen te laten verkopen.

**6.289.** Het Nederlandse recht kent de vervoerder op de vervoerde zaken een wettelijk retentierecht toe (art. 8:489). De vervoerder geniet ook een voorrecht (art. 8:222.2<sup>277</sup>).

**6.290.** Artikel 629 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv) bevat een specifieke bevoegdheidsregel voor averijvorderingen, en een uitdrukkelijke regeling m.b.t. de geldigheid van bevoegdheidsbedingen ten opzichte van de cognossementhouder. Het artikel luidt als volgt:

#### Artikel 629

*1. Bevoegd tot het kennis nemen van geschillen tussen een vervoerder en een ontvanger, die niet de afzender was, inzake overeenkomsten tot vervoer geheel of gedeeltelijk per schip van een buiten Nederland gelegen plaats naar een in Nederland gelegen plaats van eindbestemming is de rechter binnen wiens rechtsgebied die plaats in Nederland ligt. Onder ontvanger wordt mede begrepen hij die een vordering instelt terzake van niet afgeleverde zaken.*

*2. Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste lid van dit artikel wordt afgeweken, tenzij zulk een beding*  
*a. bevoegd verklaart een rechter van een met name genoemde plaats gelegen op het grondgebied van de staat waarin hetzij de vervoerder hetzij de ontvanger woonplaats heeft, dan wel*  
*b. is neergelegd in een afzonderlijk, niet naar algemene voorwaarden verwijzend geschrift.*

---

<sup>276</sup> Boonk, H., *o.c.*, 27-28.

<sup>277</sup> Deze bepaling luidt:

*Op ten vervoer ontvangen zaken zijn bevoorrecht de vorderingen uit een met betrekking tot die zaken gesloten vervoerovereenkomst, dan wel uit artikel 488 of artikel 951 voortvloeiend, doch slechts voor zover aan de vervoerder door artikel 489 of artikel 954 een recht op de zaken wordt toegekend. Deze vorderingen nemen daartoe rang na die welke zijn genoemd in het eerste lid en in de artikelen 204 en 794, doch vóór alle andere vorderingen, waaraan bij deze of enige andere wet een voorrecht is toegekend.*

**6.291.** De Italiaanse *Codice della navigazione* bevat de volgende regeling:

*Parte prima*  
*Della navigazione marittima e interna*

[...]

*Libro terzo - Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione*

*Titolo I - Dei contratti di utilizzazione della nave*

[...]

*Capo III*  
*Del trasporto*

[...]

*Sezione II*  
*Del trasporto di cose in generale*

**Articolo 419 - Trasporti di cose**

*Il trasporto di cose può avere per oggetto un carico totale o parziale ovvero cose singole, e può effettuarsi su nave determinata ovvero su nave indeterminata.*

**Articolo 420 - Forma del contratto**

*Il contratto di trasporto di cose deve essere provato per iscritto, tranne che il trasporto debba effettuarsi su navi di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque, in ogni altro caso.*

**Articolo 421 - Obblighi del vettore all'inizio del viaggio**

*Il vettore, prima dell'inizio del viaggio, oltre ad usare la normale diligenza perché la nave sia apprestata in stato di navigabilità e convenientemente armata ed equipaggiata, deve curare che le stive, le camere refrigeranti, quelle frigorifere e le altre parti della nave destinate alla carica siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione e il trasporto delle merci.*

**Articolo 422 - Responsabilità del vettore**

*Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, né in tutto né in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti.*

*Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o*

*salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti.*

#### Articolo 423 - Limiti del risarcimento

*Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a euro 103,29 o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco.*

*Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma il vettore, ove provi che la dichiarazione è inesatta, non è responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per il ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa.*

#### Articolo 424 - Derogabilità delle norme sulla responsabilità

*Le norme degli articoli 422, 423 sono sempre derogabili a Favore del caricatore. Sono derogabili anche a favore del vettore per quanto concerne il periodo di tempo anteriore alla carica e quello posteriore alla scarica; e, anche per il periodo che intercorre tra carica e scarica, relativamente ai trasporti di merci caricate sopra coperta e di animali vivi, relativamente ai trasporti nazionali di merci di qualsiasi genere, nonché per quanto concerne i danni da ritardo. Nei confronti dei terzi l'efficacia delle clausole derogatrici è subordinata alla loro inserzione nella polizza ricevuta per l'imbarco o nella polizza di carico. Le norme anzidette sono infine derogabili, anche fuori delle ipotesi e dei limiti previsti nel precedente comma, qualora non venga emessa polizza di carico, nè altro documento negoziabile.*

#### Articolo 425 - Imballaggi e marche di contrassegno

*Sulle merci consegnate al vettore, o sui loro imballaggi, devono a cura del caricatore, essere apposte marche di contrassegno, in maniera che normalmente rimangano visibili fino al termine del viaggio.*

*Il caricatore è responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati da imperfetta apposizione delle marche.*

#### Articolo 426 - Consegna delle bollette doganali

*All'atto dell'imbarco delle merci, e in ogni caso prima della partenza della nave, il caricatore è tenuto a consegnare al vettore le bollette doganali.*

*Il caricatore è responsabile verso il vettore per i danni a lui derivati dall'omessa consegna.*

*Il vettore non è tenuto a verificare la completezza dei documenti e l'esattezza delle indicazioni in questi contenute.*

#### Articolo 427 - Impedimento prima della partenza

*Se la partenza della nave è impedita per causa di forza maggiore, il contratto è risolto. Se per la stessa causa la partenza della nave è soverchiamente ritardata, il contratto può essere risolto.*

*Se la risoluzione avviene dopo l'imbarco, il caricatore è tenuto a sopportare le spese di scarica.*

#### Articolo 428 - Impedimento temporaneo

*Se la partenza della nave o la prosecuzione del viaggio è temporaneamente impedita per causa non imputabile al vettore, il contratto resta in vigore.*

*Il caricatore può, mentre dura l'impedimento, fare scaricare le merci a proprie spese, con l'obbligo di ricaricarle ovvero di risarcire i danni. Se l'impedimento si verifica in corso di viaggio, il caricatore è tenuto a prestare idonea cauzione per l'adempimento degli obblighi predetti.*

#### Articolo 429 - Interruzione del viaggio

*Se, dopo la partenza, il comandante è costretto a fare riparazioni per causa di forza maggiore, il contratto rimane in vigore ed il caricatore non ha diritto a riduzione di nolo.*

*Se la nave non può essere riparata od è necessario un tempo soverchio, ovvero se il viaggio è interrotto o soverchiamente ritardato per altra causa di forza maggiore, il nolo è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso, purché il comandante abbia fatto il possibile per provvedere, per conto del caricatore, all'inoltro delle merci al luogo di destinazione con altra nave.*

#### Articolo 430 - Impedimento all'arrivo

*Se l'approdo è Impedito o soverchiamente ritardato per causa di forza maggiore, il comandante, se non ha ricevuto ordini o se gli ordini ricevuti sono ineseguibili, deve provvedere nel modo migliore per l'interesse della nave e del carico, approdando in altro porto vicino o ritornando al porto di partenza.*

#### Articolo 431 - Merci non dichiarate o falsamente indicate

*Il comandante può fare scaricare nel luogo d'imbarco le cose non dichiarate o falsamente indicate dal caricatore, ovvero può esigere il nolo al tasso massimo corrente nel luogo di caricazione per cose di simile natura, oltre il risarcimento del danno.*

#### Articolo 432 - Recesso del caricatore prima della partenza

*Prima della partenza della nave il caricatore può recedere dal contratto, pagando la metà del nolo convenuto, nonché le spese sostenute per la caricazione e la scaricazione, se tali spese non sono comprese nel nolo, e le controstaillie decorse.*

*Tuttavia il caricatore può liberarsi in tutto o in parte da tale obbligo, provando che il vettore non ha subito alcun danno o ha subito un danno minore.*

#### Articolo 433 - Recesso del caricatore durante il viaggio

*Il caricatore può, durante il viaggio, ritirare le cose caricate, pagando il nolo intero e rimborsando al vettore le spese straordinarie occorse per la scaricazione.*

*Il comandante non è tenuto alla scaricazione, quando questa importi ritardo eccessivo o modificazione dell'itinerario ovvero scalo in un porto intermedio non contemplato dal contratto o dagli usi.*

*Se le merci sono ritirate per causa imputabile al vettore, questi è responsabile delle spese e dei danni.*

#### Articolo 434 - Caricazione incompleta

*Se il caricatore consegna una quantità di merci minore di quella convenuta, deve pagare il nolo intero, detratte le spese che il vettore abbia risparmiato per la mancata caricazione, se queste sono comprese nel nolo.*

*Il comandante può imbarcare altre merci, purché, se il contratto ha per oggetto un carico totale, vi sia il consenso del caricatore. In ogni caso il caricatore profitta del nolo relativo alle cose che completano il carico, fino a concorrenza del nolo da lui dovuto.*

*Le stesse norme si applicano nel caso in cui il contratto di trasporto sia stato stipulato per un viaggio di andata e ritorno e il caricatore non imbarchi merci per il viaggio di ritorno.*

#### Articolo 435 - Perdita e avarie delle cose

*La perdita e le avarie subite durante il trasporto dalle cose trasportate devono essere fatte constare dal destinatario, con riserva scritta o in contraddittorio del comandante della nave o del raccomandatario del vettore, non oltre il momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni dalla riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie non apparenti.*

*In mancanza della riserva scritta o della constatazione in contraddittorio, le merci si presumono riconsegnate dal vettore in conformità delle indicazioni contenute nel documento del trasporto.*

#### Articolo 436 - Mancato arrivo delle cose

*Se le merci non sono giunte a destinazione, il nolo deve essere corrisposto, quando il mancato arrivo sia dovuto a fatto del caricatore o alla natura delle merci, se questa non era nota al vettore o al comandante, salva la detrazione del nolo percepito dal vettore per le cose da lui caricate in sostituzione di quelle perdute.*

#### Articolo 437 - Deposito o vendita delle cose

*Il comandante, nel caso di mancato pagamento del nolo, può farsi autorizzare dall'autorità giudiziaria del luogo di scaricazione a depositare o, se sia necessario, a vendere tanta parte delle cose caricate quanta ne occorre per coprire il nolo e i compensi di controstallia, a meno che il destinatario provveda al deposito di una somma pari all'ammontare del credito del vettore.*

#### Articolo 438 - Prescrizione

*I diritti derivanti dal contratto di trasporto di cose si prescrivono col decorso di sei mesi dalla riconsegna delle cose, e, in caso di perdita totale, dal giorno in cui le cose avrebbero dovuto arrivare a destinazione o, nei trasporti di cose determinate, dal giorno indicato nell'articolo 456.*

*Nei trasporti che hanno inizio o termine fuori di Europa o dei paesi bagnati dal Mediterraneo, la prescrizione si compie col decorso di un anno.*

### Sezione III

#### Del trasporto di carico totale o parziale

#### Articolo 439 - Norme applicabili

*Si applicano le regole generali sul trasporto di cose, ogni qualvolta viene assunto l'obbligo di riconsegnare a destinazione un carico totale o parziale su nave determinata.*

#### Articolo 440 - Spazi non utilizzabili per la caricazione

*Non sono destinati al trasporto gli spazi interni della nave normalmente non utilizzabili per la caricazione, salvo espresso consenso del vettore nel caso in cui non ostino ragioni di sicurezza della navigazione.*

#### Articolo 441 - Luogo di ancoraggio o di ormeggio

*Se il contratto non determina il punto di ancoraggio o di ormeggio, il caricatore può chiedere che la nave sia condotta nel luogo da lui designato, salve le disposizioni del comandante del porto, purché si possa accedervi, sostare e uscirne senza pericolo.*

*Se il caricatore non designa in tempo utile tale luogo, la nave è condotta a quello abituale. Nel caso in cui ciò non sia possibile, il comandante sceglie un altro luogo, tenendo conto dell'interesse del caricatore.*

#### Articolo 442 - Consegna e riconsegna delle merci

*In mancanza di diverso patto, regolamento portuale od uso locale, il vettore riceve e riconsegna le merci sotto paranco.*

#### Articolo 443 - Inesatta dichiarazione di portata della nave

*Il vettore che abbia dichiarato la portata della nave in misura maggiore o minore di quella effettiva, è tenuto al risarcimento dei danni, sempre che la differenza ecceda il ventesimo.*

#### Articolo 444 - Decorrenza e durata delle stallie

*I giorni di stallia per la caricazione e per la scaricazione, salvo diverso patto, regolamento portuale od uso locale, decorrono dal momento in cui, essendo la nave pronta per l'imbarco o per lo sbarco, ne sia giunto avviso a chi deve consegnare o ricevere le merci.*

*Il termine di stallia, in mancanza di patto, regolamento od uso, deve essere fissato dal comandante del porto, tenendo conto dei mezzi disponibili nel luogo di caricazione o di scaricazione, della struttura della nave, nonché della natura del carico; e deve essere comunicato tempestivamente a chi deve consegnare o ricevere le merci.*

#### Articolo 445 - Computo delle stallie

*Il termine di stallia si computa a giorni lavorativi. Non si considerano tali i giorni festivi secondo la legge e le consuetudini locali.*

*Il decorso del termine è sospeso durante i giorni in cui le operazioni sono impedita per causa non imputabile al caricatore o al destinatario.*

#### Articolo 446 - Decorrenza e durata delle controstallie

*Spirato il termine di stallia senza che, per causa imputabile al caricatore o al destinatario, sia stata ultimata la caricaione o la scaricaione, è dovuto un compenso di controstallia.*

*Il termine di controstallia, salvo diverso patto, regolamento od uso locale, è di tanti giorni correnti quanti sono stati i giorni lavorativi di stallia.*

#### Articolo 447 - Soppressione delle controstallie di caricaione

*Spirato il termine di stallia di caricaione senza che, per causa imputabile al caricatore, sia stata imbarcata una quantità di merce sufficiente per garantire quanto è da lui dovuto al vettore, il comandante non è tenuto ad attendere il decorso del termine di controstallia se non gli venga fornita idonea cauzione.*

#### Articolo 448 - Computo delle controstallie

*Il compenso di controstallia è computato in ragione di ore e giorni consecutivi e deve essere versato giorno per giorno.*

*Il tasso di controstallia, in mancanza di diverso patto, è determinato in proporzione della portata della nave, secondo gli usi.*

*Tuttavia, per il periodo durante il quale le operazioni di imbarco o di sbarco sono state impedita da causa non imputabile al caricatore o al destinatario, invece del compenso di controstallia è dovuto un compenso determinato in proporzione del nolo.*

#### Articolo 449 - Controstallie straordinarie

*Spirato il termine di controstallia per la caricaione, il comandante, previo avviso dato almeno ventiquattro ore prima, ha facoltà di partire senza attendere la caricaione o il suo completamento, restando sempre dovuti il nolo e il compenso di controstallia. Se il comandante non si avvale di questa facoltà, è dovuto per l'ulteriore sosta, fissata d'accordo col caricatore, un compenso di controstallia maggiorato della metà, ove non esista diverso patto, regolamento, o uso.*

*Spirato il termine di controstallia per la scaricaione senza che questa sia stata compiuta, è dovuto un compenso di controstallia straordinaria per la durata e nella misura sopra indicate, salva la facoltà del comandante di scaricare le merci a norma dell'articolo 450.*

#### Articolo 450 - Deposito del carico

*Se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere il carico, ovvero se si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna, il vettore deve chiedere immediatamente istruzioni al caricatore. Questi può disporre del carico a termini dell'articolo 1685 del codice civile, salva la facoltà del vettore di provvedere al deposito o alla vendita delle merci nei casi previsti dall'articolo 1690 dello stesso codice.*

*Se il destinatario, dopo aver acquistato i diritti nascenti dal contratto, ritarda a ritirare il carico o se sorge controversia intorno all'esecuzione della consegna, il vettore può procedere al deposito delle merci presso un terzo a norma dell'articolo 1514 del codice civile o, trattandosi di merci soggette a rapido deterioramento, alla vendita per conto del destinatario a norma dell'articolo 1515 dello stesso codice, dandone avviso all'interessato.*

*Sezione IV*  
*Del trasporto di cose determinate*

**Articolo 451 - Sostituibilità della nave**

*Se il trasporto ha per oggetto cose determinate, il vettore, in mancanza di espresso divieto, ha facoltà di sostituire la nave designata con altra nave della medesima classe, idonea a compiere il trasporto senza ritardo.*

**Articolo 452 - Caricazione delle merci**

*Il caricatore deve presentare le merci per l'imbarco nei termini d'uso, non appena la nave sia pronta a ricevere il carico, e la caricazione deve essere effettuata dal vettore nei termini d'uso.*

*Decorso il termine per la consegna delle merci, il comandante ha facoltà di partire senza attendere il carico, e il caricatore è tenuto al pagamento dell'intero prezzo di trasporto.*

**Articolo 453 - Recesso del caricatore prima della partenza**

*Dopo la caricazione delle merci il caricatore può avvalersi della facoltà prevista dall'articolo 432, solo quando dichiara di recedere dal contratto entro il termine d'uso per la partenza della nave e la scaricazione non cagioni ritardo alla partenza medesima.*

**Articolo 454 - Scaricazione delle merci**

*Quando la nave sia in condizione di scaricare, se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere le merci, il vettore ha facoltà di consegnare le merci ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diviene responsabile verso il destinatario quale depositaria delle cose. Il vettore, che si avvale di questa facoltà, è tenuto a darne avviso al destinatario, se conosciuto, o all'indicato in polizza.*

*Quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell'interesse della nave per esigenze della scaricazione, le spese relative sono a carico del vettore.*

*Quando si presentano più destinatari o v'è opposizione alla riconsegna si applica il disposto dell'articolo 450.*

**Articolo 455 - Mancata riscossione del nolo o degli assegni**

*Il vettore che esegue la riconsegna al destinatario senza riscuotere i propri crediti o gli assegni di cui è gravata la cosa o senza esigere il deposito della somma controversa, è responsabile verso il caricatore dell'importo degli assegni dovuti al medesimo e non può rivolgersi a quest'ultimo per il pagamento dei propri crediti.*

**Articolo 456 - Mancato arrivo**

*Salvo diverso patto od uso, nel caso di mancato arrivo delle merci, il destinatario può far valere i diritti nascenti dal contratto soltanto dal giorno in cui la perdita è stata riconosciuta dal vettore, o altrimenti dopo sette giorni dal termine in cui le merci avrebbero dovuto giungere a destinazione.*

*Sezione V*  
*Della polizza ricevuta per l'imbarco e della polizza di carico*

**Articolo 457 - Dichiarazione d'imbarco**

*Il caricatore presenta al vettore una dichiarazione d'imbarco, nella quale sono indicati la natura, la qualità e quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano.*

*Il caricatore è responsabile verso il vettore dei danni che possono a questo derivare da omissioni o inesattezze nelle indicazioni contenute nella dichiarazione d'imbarco.*



Articolo 458 - Documenti rilasciati dal vettore all'assunzione del trasporto, alla consegna e all'imbarco delle merci

*Assunto il trasporto, il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, è tenuto a rilasciare al caricatore un ordinativo d'imbarco per le merci da trasportare, ovvero all'atto della consegna, quando sia stato convenuto, una polizza ricevuto per l'imbarco.*

*Dopo l'imbarco, ed entro ventiquattr'ore dallo stesso, il comandante della nave è tenuto a rilasciare al caricatore una ricevuta di bordo per le merci imbarcate, a meno che gli rilasci direttamente, in nome del vettore, la polizza di carico.*

*Qualora non vi abbia provveduto il comandante della nave, il vettore o in suo luogo il raccomandatario, su presentazione della ricevuta di bordo, è tenuto a rilasciare la polizza di carico, ovvero ad apporre la menzione dell'avvenuto imbarco, con le indicazioni di cui alle lettere g) ed h) dell'articolo 460, sulla polizza ricevuto per l'imbarco precedentemente rilasciata.*

Articolo 459 - Prova della consegna al vettore e della caricazione delle merci

*La polizza ricevuto per l'imbarco fa prova dell'avvenuta consegna delle merci al vettore; la ricevuta di bordo e la polizza di carico fanno prova dell'avvenuta caricazione.*

Articolo 460 - Indicazioni della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico

*La polizza ricevuto per l'imbarco deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia, e deve enunciare:*

- a) il nome e il domicilio del vettore;*
- b) il nome e il domicilio del caricatore;*
- c) il luogo di destinazione, e, quando la polizza è nominativa, il nome e il domicilio del destinatario;*
- d) la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano;*
- e) lo stato apparente delle merci o degli imballaggi;*
- f) il luogo e la data di consegna. La polizza di carico, parimenti datata e sottoscritta da chi la rilascia, oltre le indicazioni richieste per la polizza ricevuto per l'imbarco, deve enunciare;*
- g) il nome o il numero, l'ufficio di iscrizione e la nazionalità della nave;*
- h) il luogo e la data di caricazione.*

Articolo 461 - Data di consegna e data di caricazione

*Se nella polizza di carico non è indicata la data di consegna, per tale si presume fino a prova contraria la data di caricazione delle merci.*

*Se nella polizza ricevuto per l'imbarco non è indicata la data di consegna, o nella polizza di carico non è indicata quella di caricazione, per data di consegna o per data di caricazione, rispettivamente, si presume quella di emissione della polizza.*

Articolo 462 - Natura, qualità e quantità delle merci

*Il vettore, ovvero il raccomandatario o il comandante della nave, che rilascia la polizza ricevuto per l'imbarco o la polizza di carico, ha facoltà di inserire in polizza le proprie riserve, quando non può eseguire in tutto o in parte una normale verifica delle indicazioni fornite dal caricatore sulla natura, qualità e quantità delle merci, nonché sul numero dei colli e sulle marche di contrassegno.*

*In mancanza di riserve, la natura, la qualità e la quantità delle merci, nonché il numero e le marche dei colli consegnati al vettore o imbarcati, si presumono fino a prova contraria conformi alle indicazioni della polizza.*

Articolo 463 - Originali della polizza di carico e della polizza ricevuto per l'imbarco

*La polizza ricevuto per l'imbarco e la polizza di carico sono emesse in due originali.*

*L'originale ritenuto dal vettore è sottoscritto dal caricatore o da un suo rappresentante, non è trasferibile e reca esplicita indicazione della non trasferibilità.*

*L'originale rilasciato al caricatore è sottoscritto dal vettore, ovvero dal raccomandatario o dal comandante della nave che emette la polizza, ed attribuisce al possessore, legittimato a norma dell'articolo 467, il diritto alla consegna delle merci che vi sono specificate, il possesso delle medesime e il diritto di disporne mediante disposizione del titolo.*

#### Articolo 464 - Forma e trasferimento dell'originale di polizza rilasciato al caricatore

*L'originale della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco rilasciato al caricatore può essere al portatore, all'ordine o nominativo.*

*Il trasferimento di questo originale si opera nei modi e con gli effetti previsti dal codice civile per i titoli di credito al portatore, all'ordine o nominativi.*

*Tuttavia per l'emissione e il trasferimento della polizza nominativa non è richiesta l'annotazione nel registro dell'emittente, previsto negli articoli 2022 e seguenti del codice civile.*

#### Articolo 465 - Duplicati della polizza

*Dell'originale della polizza ricevuto per l'imbarco o della polizza di carico rilasciato al caricatore possono essere, su richiesta di chi ha il diritto di disporre del titolo, emessi duplicati.*

*I duplicati non attribuiscono i diritti indicati nel terzo comma dell'articolo 463.*

*I duplicati non sono trasferibili, devono recare esplicita menzione della non trasferibilità, ed essere contraddistinti ciascuno dal numero d'ordine di rilascio.*

#### Articolo 466 - Ordini di consegna

*Il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, quando ciò sia stato convenuto nel contratto di trasporto, sono tenuti ad emettere, dietro richiesta di chi ha il diritto di disporre delle merci mediante disposizione del titolo, ordini di consegna sul comandante della nave o sul raccomandatario, relativi a singole partite delle merci rappresentate dalla polizza ricevuto per l'imbarco o dalla polizza di carico.*

*In tal caso il vettore o il suo raccomandatario sono tenuti, all'atto dell'emissione degli ordini di consegna, a prenderne nota sull'originale trasferibile della polizza, con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci specificate in ciascun ordine, e con l'apposizione della propria firma e di quella del richiedente; quando l'intero carico rappresentato dalla polizza sia frazionato fra i vari ordini di consegna, sono tenuti altresì a ritirare l'originale trasferibile della polizza.*

*Gli ordini di consegna emessi a norma dei commi precedenti attribuiscono i diritti indicati nel terzo comma dell'articolo 463; possono essere al portatore, all'ordine o nominativi.*

*Agli ordini di consegna predetti si applicano, in quanto compatibili, le norme sull'emissione e la circolazione della polizza di carico.*

#### Articolo 467 - Legittimazione del possessore dei titoli rappresentativi delle merci

*Il possessore dell'originale trasferibile della polizza di carico o della polizza ricevuto per l'imbarco ovvero di un ordine di consegna è legittimato per l'esercizio del diritto menzionato nel titolo, in base alla presentazione del titolo stesso o a una serie continua di girate ovvero per effetto dell'intestazione a suo favore, a seconda che il titolo sia al portatore, all'ordine o nominativo.*

### 6.292. Het Noors Maritiem Wetboek luidt ter zake als volgt:

#### *Chapter 13. Carriage of General Cargo*

##### *Introductory Provisions*

##### **Section 251 Definitions**

*In this Chapter the following words have the following meanings:*

*carrier, the person who enters into a contract with a sender for the carriage of general cargo by sea;*

*sub-carrier, the person who, pursuant to an assignment by the carrier, performs the carriage or part of it;*

sender, *the person who enters into a contract with a carrier for the carriage of general cargo by sea*;  
shipper, *the person who delivers the goods for carriage*;  
transport document, *a bill of lading or other document issued as evidence of the contract of carriage*;  
the Convention, *the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924, as amended by the Protocols of 1968 and 1979 (the Hague-Visby Rules)*;  
Convention State, *a State bound by the Convention*.

#### Section 252 Scope of application

*The provisions of this Chapter apply to contracts of carriage by sea in domestic trade in Norway and in trade between Norway, Denmark, Finland and Sweden. In respect of contracts of carriage by sea in domestic trade in Denmark, Finland and Sweden, the law of the State where the carriage is performed applies.*

*In other trades the provisions apply to contracts of carriage by sea between two different States, if:*

- 1) the agreed port of loading is in a Convention State,*
- 2) the agreed port of discharge is in Norway, Denmark, Finland or Sweden,*
- 3) several ports of discharge have been agreed and the actual port of discharge is one of these and is situated in Norway, Denmark, Finland or Sweden,*
- 4) the transport document is issued in a Convention State, or*
- 5) the transport document states that the Convention or the law of a Convention State based thereon shall apply.*

*If neither the agreed place of loading nor the agreed or actual place of delivery is in Norway, Denmark, Finland or Sweden, the parties may nevertheless agree that the contract of carriage by sea shall be subject to the law of a Convention State.*

#### Section 253 Charter party trade, etc.

*The provisions of this Chapter do not apply to charter parties for the chartering of a whole ship or part of a ship. If a bill of lading is issued pursuant to a charter party, the provisions of this Chapter nevertheless apply to the bill of lading if it governs the legal relationship between the carrier and the holder of the bill of lading.*

*Under a contract for the carriage by ship of cargo on several voyages within a specified period of time, the provisions of this Chapter apply to each voyage. If the voyage is performed according to a charter party, paragraph one nevertheless applies.*

#### Section 254 Contractual provisions

*A provision of a contract of carriage or transport document is invalid in so far as it departs from the provisions of this Chapter or from Section 501 paragraph one no. 7 and paragraph two first sentence. The invalidity of such a provision does not affect the validity of the other provisions of the contract or document. Any provision granting the carrier the benefit of insurance for the goods, or any similar provision, is invalid.*

*Paragraph one does not apply to the provisions of Sections 255, 258 to 261 and 264 to 273 or preclude the inclusion in the contract of carriage of provisions relating to general average. The carrier may also increase his responsibilities or obligations under this Chapter.*

*If a contract of carriage is subject to the Convention or the law of a Convention State based thereon, the transport document shall state this, and state that provisions varying those rules to the detriment of the sender, shipper or receiver are invalid.*

*If, due to the peculiar character or state of the goods or the particular circumstances or conditions under which the carriage is to be performed, it is reasonable to decrease the obligations of the carrier or to increase his rights according to this Chapter, an agreement to that effect is valid.*

## *Delivery of Goods*

### **Section 255 The shipper's delivery of the goods**

*The goods shall be delivered at the place and within the period of time as indicated by the carrier. It shall be delivered in such a way and in such a condition that it can be conveniently and safely brought on board, stowed, carried and discharged.*

### **Section 256 Examination of packing**

*The carrier shall to a reasonable extent examine whether the goods are packed in such a way as not to suffer damage or cause damage to any person or property. If the goods have been delivered in a container or similar transport device, the carrier is not, however, bound to examine such device internally unless there is reason to suspect that it has not been sufficiently well packed.*

*The carrier shall inform the sender of any deficiencies the carrier has noticed. The carrier is not bound to carry the goods unless the carrier cannot by reasonable means make them fit for carriage.*

### **Section 257 Dangerous goods**

*Dangerous goods shall be marked as dangerous in a suitable manner. The sender shall in due time notify the carrier and the sub-carrier to whom the goods are delivered of the dangerous nature of the goods and indicate the necessary safety measures.*

*If the sender otherwise is aware that the goods are of such a nature that their carriage may involve danger or significant inconvenience to persons, ship or cargo, the sender shall also give notice of this fact.*

### **Section 258 Goods requiring special care**

*If the goods need to be handled with special care, the sender shall in due time give notice thereof, and state the measures which may be required. If necessary, the goods shall be marked in a suitable manner.*

### **Section 259 Receipt for goods received**

*The shipper is entitled to demand receipts for the reception of goods as and when they are delivered.*

*Provisions relating to the issuing of bills of lading and other transport documents are contained in Sections 292 to 309.*

### **Section 260 Freight**

*Unless otherwise agreed, the freight payable is the current freight at the time of delivery.*

*Payment of freight can be demanded upon reception of the goods.*

*For goods that are not intact at the end of the carriage, freight cannot be claimed unless the goods have been lost due to the nature of the goods, insufficient packing, or fault or neglect on the part of the sender, or the carrier has sold the goods for the account of the owner or has discharged them, rendered them innocuous or destroyed them according to Section 291.*

*Freight paid in advance shall be repaid if, according to paragraph two, the carrier was not entitled to freight.*

### **Section 261 Breach of contract and renunciation by the sender**

*If the sender renounces the contract before the carriage has commenced, the carrier is entitled to damages for loss of freight and other losses.*

*If the goods are not delivered on time, the carrier is entitled to cancel the contract if the delay amounts to a substantial breach of contract. If the carrier wishes to cancel the contract, the carrier must give notice without undue delay after the sender has inquired, but no later than when the goods are received for carriage. If the carrier does not do so, the right of cancellation is lost. If the contract is cancelled, the carrier is entitled to damages for loss of freight and other losses.*

*If the sender or the receiver requests interruption of the carriage and delivery of the goods elsewhere than at their destination, the carrier is entitled to damages for loss of freight and other losses. Interruption of the*

*carriage cannot be requested if it would cause significant loss or inconvenience to the carrier or other senders.*

*The provisions of Section 352 paragraphs two to four apply correspondingly.*

### *The Carriage*

#### **Section 262 The duty of the carrier to protect the interests of the cargo owner**

*The carrier shall perform the carriage with due care and despatch, take care of the goods and in other respects protect the interests of the owner from the reception and to the delivery of the goods.*

*The carrier shall ensure that the ship used for the carriage is seaworthy, including that it is properly manned and equipped and that the holds, refrigerated and cold-storage storerooms and other parts of the ship where goods are stored are in a proper condition for receiving, carrying and preserving the goods.*

*If goods have been lost, damaged or delayed, the carrier shall notify the person indicated by the sender at the earliest opportunity. If such notice cannot be given, the cargo owner or, if he is unknown, the sender shall be notified. The same applies if the carriage cannot be completed as intended.*

#### **Section 263 Deck cargo**

*Goods can be carried on deck only if this is in accordance with the contract of carriage, custom of the trade or other usage in the trade in question or is required by statutory rules or regulations based on statutory rules.*

*If, according to the contract, the goods may or shall be carried on deck, this shall be stated in the transport document. If this has not been done, the carrier has the burden of proving that carriage on deck was agreed. The carrier cannot invoke such an agreement against a third party who has acquired the bill of lading in good faith.*

*Special rules on liability for deck cargo are contained in Section 284.*

#### **Section 264 Breach of contract by the carrier**

*The sender is entitled to cancel the contract of carriage due to delay or other breach of contract on the part of the carrier if the breach of contract is substantial. From the time that the goods have been delivered, the sender is not entitled to cancel the contract if redelivery of the goods would involve significant loss or inconvenience to other senders.*

*If the sender wishes to cancel the contract, the sender must give notice hereof without undue delay from the time that it must be assumed that the sender has knowledge of the breach of contract. If the sender does not do so, the right of cancellation is lost.*

#### **Section 265 Interruption of the carriage and distance freight**

*If a ship carrying or intended to carry the goods is lost or damaged beyond repair, this does not relieve the carrier of the obligation to complete the carriage.*

*If hindrances arise which prevent the ship from reaching the port of discharge and discharging the goods, or if this cannot be done without unreasonable delay, the carrier may instead choose another suitable port of discharge.*

*Regarding cancellation of the contract of carriage due to war risk, etc., the provisions of Sections 358 and 360 apply.*

*If a part of the carriage has been performed when the contract is cancelled or ceases, or when for any other reason the goods are discharged in a port other than the agreed port of discharge, the carrier is entitled to distance freight according to the provisions of Section 341.*

#### **Section 266 Measures adopted on behalf of the cargo owner**

*If it becomes necessary to adopt special measures in order to safeguard or carry the goods or otherwise to protect the interests of the cargo owner, the carrier shall obtain instructions from the cargo owner.*

*If time or other circumstances do not permit the obtaining of instructions, or if such instructions are not received in due time, the carrier is authorized to take the necessary steps on the behalf of the cargo owner and represent the cargo owner in matters concerning the goods. Even though such measures were not necessary, they are binding on the cargo owner if the third party acted in good faith.*

*Notice of the steps taken shall be given according to the provisions of section 262 paragraph three.*

#### Section 267 Liability of the cargo owner for measures adopted by the carrier

*The cargo owner is liable for measures adopted and expenses incurred by the carrier for the sake of the goods. However, if the carrier acted without instructions, the cargo owner is not liable for a higher amount than the value at the outset of the carriage of the goods to which the measure or the expense related.*

### *Delivery of the Goods*

#### Section 268 The carrier's delivery of the goods

*At the port of destination, the receiver shall receive the goods at the place and within the period of time indicated by the carrier. The goods shall be delivered in such a manner that they can be conveniently and safely received.*

*A person who appears to be entitled to receive the goods may inspect them before reception.*

#### Section 269 Duty of the receiver to pay freight, etc.

*If the goods are delivered against a bill of lading, the receiver becomes liable on receiving the goods for freight and other claims due to the carrier pursuant to the bill of lading.*

*If the goods were delivered otherwise than against a bill of lading, the receiver is only liable to pay freight and other claims according to the contract of carriage if the receiver had notice of the claims at the time of delivery or was aware or ought to have been aware that the carrier had not received payment.*

#### Section 270 Right of retention

*If the carrier has claims according to Section 269 or other claims secured by a maritime lien on the goods pursuant to Section 61, the carrier is not obliged to deliver the goods before the receiver has either paid the claims or given security for them. When the goods have been delivered, the carrier can claim payment out of the security unless the receiver prevents this by arrest or interim injunction.*

#### Section 271 Warehousing of goods

*If the goods are not collected within the period indicated by the carrier or otherwise within a reasonable time, they may be warehoused in safe custody at the expense of the receiver.*

*Notice that the goods have been warehoused shall be given according to the rules of Section 262 paragraph three. A reasonable time limit shall be set, after which the goods may be sold or otherwise disposed of according to Section 272.*

#### Section 272 The carrier's right of disposal of goods which are not collected

*On the expiry of the time limit given in the notice according to Section 271 paragraph two, the carrier can sell warehoused goods to the extent necessary to cover the costs of the sale and claims mentioned in Section 270. The carrier shall exercise care in the conduct of the sale.*

*If the goods cannot be sold or it is evident that the costs of sale will not be covered by the proceeds, the carrier may dispose of the goods in some other reasonable way.*

#### Section 273 The sender's liability for freight, etc.

*If the goods are delivered to the receiver without payment of such claims against the sender as the receiver should have paid, the sender remains liable, unless the delivery entails losses for the sender and the carrier must have realized this.*

*The carrier is not obliged to sell warehoused goods to cover such claims against the sender as the receiver should have paid. If a sale nevertheless takes place without satisfaction of the claims, the sender remains liable for the deficit.*

### *The Carrier's Liability for Damages*

#### **Section 274 Period of responsibility**

*The carrier is responsible for the goods while they are in his or her custody at the port of loading, during the carriage, and at the port of discharge.*

*The carrier is considered to have the goods in his or her custody according to paragraph one from the moment when the carrier receives the goods from the shipper or from any authority or other third party to whom the goods have to be delivered according to law or regulations applicable at the port of loading.*

*The carrier is no longer considered to have custody of the goods according to paragraph one:*

- 1) when the carrier has delivered the goods to the receiver,*
- 2) if the receiver does not receive the goods from the carrier, when it has been warehoused on the account of the receiver in accordance with the contract or with the law or usage at the port of discharge, or*
- 3) when the carrier has delivered the goods to any authority or other third party to whom the goods must be delivered according to law or regulations applicable at the port of discharge.*

#### **Section 275 Liability for cargo damage**

*The carrier is liable for losses resulting from the goods being lost of or damaged while in his or her custody on board or ashore, unless the carrier shows that the loss was not due to his or her personal fault or neglect or that of anyone for whom he or she is responsible.*

*The carrier is not liable for losses resulting from measures to rescue persons or reasonable measures to salvage ships or other property at sea.*

*When fault or neglect on the part of the carrier combines with another cause to produce losses, the carrier is only liable to the extent that the loss is attributable to such fault or neglect. It is for the carrier to prove to what extent the loss was not caused by fault or neglect on his or her part.*

#### **Section 276 Loss due to nautical fault and fire**

*The carrier is not liable if the carrier can show that the loss resulted from:*

- 1) fault or neglect in the navigation or management of the ship, on the part of the master, crew, pilot or tug or others performing work in the service of the ship, or*
- 2) fire, unless caused by the fault or neglect of the carrier personally.*

*The carrier is nevertheless liable for losses in consequence of unseaworthiness which is caused by the carrier personally or a person for whom the carrier is responsible failing to take proper care to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage. The burden of proving that proper care was taken rests on the carrier.*

*The present Section does not apply to contracts for carriage by sea in domestic trade in Norway.*

#### **Section 277 Liability for live animals**

*The carrier is not liable for loss of or injury to live animals arising from the particular risks inherent in such carriage.*

*If the carrier shows that he or she has followed the particular instructions given, and that the loss or injury could be attributed to such risks, the carrier is not liable unless it is shown that the loss or injury was wholly or partly caused by the fault or neglect of the carrier personally or of someone for whom the carrier is responsible.*

#### **Section 278 Liability for delay**

*The carrier is liable according to the provisions of Sections 275 to 277 for losses resulting from delay in delivery of the goods.*

Delayed delivery occurs when the goods are not delivered in the port of discharge pursuant to the contract of carriage within the agreed time or, if no time limit for delivery was agreed, within the period of carriage which it is reasonable under the circumstances to require of a diligent carrier.

If the goods have not been delivered within 60 days from the day when they should have been delivered according to paragraph two, damages can be claimed as for loss of the goods according to section 275.

#### Section 279 Calculation of damages for property damage

*Damages for loss of or damage to the goods are calculated on the basis of the value of goods of the same kind at the place and time when the goods were or should have been delivered according to the contract of carriage.*

*The value of the goods is determined on the basis of the exchange price or, in the absence thereof, the market price. If there is neither an exchange price nor a market price, the value shall be determined according to the current value of goods of the same kind and quality.*

#### Section 280 Limits of liability

*The carrier's liability shall not exceed 667 SDR for each package or other unit of the goods or 2 SDR for each kilogram of the gross weight of the goods lost, damaged or delayed. The limit of liability which results in the highest liability shall be applied. By SDR is meant the unit mentioned in Section 505.*

*In contracts for carriage by sea in domestic trade in Norway, the liability of the carrier is limited to 17 SDR for each kilogram of the gross weight of the goods lost or damaged. The liability for delay shall not exceed the full freight according to the contract of carriage.*

#### Section 281 The limit of liability for goods loaded as a unit

*If a container, pallet or other transport device was used to consolidate the goods, each package or other unit listed in the transport document as having been loaded in the device shall be regarded as one package or unit for the purposes of Section 280. Otherwise goods in the transport device shall be regarded as one unit. If the transport device itself has been lost or damaged, it shall be regarded as a separate unit unless it was owned or otherwise provided by the carrier.*

#### Section 282 Liability not based on the contract of carriage

*The provisions relating to the carrier's defences and the limits of the carrier's liability apply even if the claim against the carrier is not based on the contract of carriage.*

*The provisions relating to the carrier's defences and the limits of the carrier's liability apply correspondingly if the claim is brought against anyone for whom the carrier is responsible, and that person shows that he or she acted in the performance of his or her duties in the service or to fulfil the assignment.*

*The total liability which can be imposed on the carrier and the persons for whom the carrier is responsible shall not exceed the limits of liability according to Section 280.*

#### Section 283 Loss of the right to limitation of liability

*A liable person cannot limit his or her liability if it is shown that he or she personally caused the loss wilfully or through gross negligence and with knowledge that such loss would probably arise.*

#### Section 284 Liability for deck cargo

*If goods are carried on deck in breach of Section 263, the carrier is liable, irrespective of the provisions of Sections 275 to 278, for losses which are exclusively the consequence of the carriage on deck. Concerning the extent of the liability, Sections 280 and 283 apply.*

*If goods have been carried on deck contrary to an express agreement for carriage under deck, there is no right to limitation of liability according to this Chapter.*



#### Section 285 The carrier's liability for a sub-carrier

*If the carriage is performed wholly or in part by a sub-carrier, the carrier remains liable according to the provisions of this Chapter as if the carrier had performed the entire carriage him- or herself.*

*If it has been expressly agreed that a certain part of the carriage shall be performed by a named sub-carrier, the carrier may make a reservation exempting him- or herself from liability for any loss caused by an event occurring while the goods are in the custody of the sub-carrier. The burden of proving that the loss was caused by such an event rests on the carrier.*

*A reservation according to paragraph two can nevertheless not be invoked if an action against the sub-carrier cannot be brought before a Court competent according to Section 310.*

#### Section 286 Liability of the sub-carrier

*A sub-carrier is liable for such part of the carriage as he or she performs, pursuant to the same rules as the carrier. The provisions of Sections 282 and 283 apply correspondingly.*

*If the carrier has undertaken obligations beyond what follows from the present Chapter or waived rights according to this Chapter, the sub-carrier is only bound by this when he or she has given written consent.*

#### Section 287 Joint liability

*If both the carrier and sub-carrier are liable, they are jointly and severally liable.*

*The total liability which can be imposed on the carrier and sub-carrier and persons for whom they are responsible shall not exceed the limits of liability according to Section 280, unless the contrary follows from Section 283.*

*The provisions of the present Chapter does not preclude recourse agreements between the carrier and the sub-carrier.*

#### Section 288 Notice of damage or loss

*If the goods have been delivered and the receiver has not notified the carrier in writing of any loss or damage which the receiver had or ought to have discovered, and of the nature of the loss or damage in question, all the goods is, where nothing to the contrary is proved, regarded to have been delivered in the condition described in the transport document. If the loss or damage was not apparent at the time of delivery, the same applies if written notice is not given at the latest three days after the delivery.*

*Written notice is not required in respect of loss or damage which is ascertained in a joint inspection of the goods.*

*The carrier is not liable for losses in consequence of delayed delivery unless written notice is given within 60 days after the goods were delivered to the receiver.*

*Notice can be given to the sub-carrier who delivered the goods, or to the carrier.*

#### Section 289 General average contribution, etc.

*The provisions of Sections 274 to 288 relating to the carrier's liability for loss of or damage to goods apply correspondingly to the right of the receiver to refuse to pay a general average contribution and to the obligation of the carrier to reimburse the receiver for any general average contribution or any salvage reward which the latter may have paid.*

### *The Liability of the Sender*

#### Section 290 General rule on liability

*The sender is not liable for losses caused to the carrier or sub-carrier, including damage to the ship, which have arisen without any fault or neglect on the part of the sender personally or of anyone for whom the sender is responsible. Nor is anyone for whom the sender is responsible liable for losses arising without any fault or neglect of him or her personally or that of anyone for whom he or she is responsible.*

## Section 291 Dangerous goods

*If the sender has delivered dangerous goods to the carrier or a sub-carrier without informing him or her of the dangerous properties of the goods and the necessary precautions in accordance with section 257, and if the person receiving the goods is not otherwise aware of their dangerous properties, the sender is liable to the carrier and to any sub-carrier for costs and other losses in consequence of the carriage of such goods. The carrier or sub-carrier may, according to the circumstances, discharge the goods, render them innocuous, or destroy them with no obligation to pay damages.*

*A person who has received the goods into his or her custody while knowing its dangerous properties cannot invoke the provisions of paragraph one.*

*The carrier may, according to the circumstances, discharge, render innocuous or destroy goods which prove to be a danger to persons or property, with no obligation to pay damages.*

## *Bills of Lading and other Transport Documents*

### Section 292 Bills of lading

*By a bill of lading (konnossement) is meant a document*

- 1) which evidences a contract of carriage by sea and that the carrier has received or loaded the goods, and*
- 2) which is designated by the term bill of lading or contains a clause to the effect that the carrier undertakes to deliver the goods in exchange for the return of the document only.*

*A bill of lading may be made out to a named person, to a named person or order, or to bearer. A bill of lading made out to a named person is regarded as an order bill of lading unless it contains a reservation in such terms as "not to order" or similar.*

*A bill of lading governs the conditions for carriage and delivery of the goods in the relation between the carrier and a holder of the bill of lading other than the sender. Provisions in the contract of carriage which are not included in the bill of lading cannot be invoked against such a holder unless the bill of lading includes a reference to them.*

### Section 293 Through bills of lading

*By a through bill of lading is meant a bill of lading which states that the carriage of the goods is to be performed by more than one carrier.*

*A person issuing a through bill of lading shall see to it that a separate bill of lading issued for part of the carriage states that the goods are being carried according to a through bill of lading.*

### Section 294 The shipper's right to a bill of lading

*When the carrier has received the goods, the carrier shall at the request of the shipper issue a received for shipment bill of lading.*

*When the goods have been loaded, the shipper can demand a shipped bill of lading. If a received for shipment bill of lading was issued, it shall be returned when the shipped bill of lading is issued. A received for shipment bill of lading with an annotation of the name of the ship or ships onto which the goods have been loaded and the date of loading serves as a shipped bill of lading.*

*The shipper is entitled to request separate bills of lading for parts of the goods if this entails no significant inconvenience.*

### Section 295 Master's bill of lading

*A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is regarded as having been signed on behalf of the carrier.*

## Section 296 Contents of the bill of lading

*A bill of lading shall contain statements on:*

- 1) the nature of the goods, including their dangerous properties, the necessary identification marks, the number of packages or pieces and the weight or otherwise expressed quantity of the goods, all as stated by the shipper;*
- 2) the apparent condition of the goods and packing;*
- 3) the carrier's name and principal place of business;*
- 4) the name of the shipper;*
- 5) the receiver, if named by the shipper;*
- 6) the loading port according to the contract of carriage and the date on which the carrier received the goods there;*
- 7) the port of discharge according to the contract of carriage and any agreement concerning the time of the delivery of the goods there;*
- 8) the number of originals, if the bill of lading was issued in more than one original;*
- 9) the place where the bill of lading was issued;*
- 10) the amount of the freight, if it is to be paid by the receiver, or a statement that freight will be paid by the receiver, and the other conditions for the carriage and delivery of the goods;*
- 11) that the carriage is subject to the Convention, cf. Section 254 paragraph three;*
- 12) that the goods, as the case may be, shall or may be carried on deck;*
- 13) any increased limitation of liability on which the parties may have agreed.*

*A shipped bill of lading shall also state the name and nationality of the ship, the place of loading, and the date when the loading was completed.*

*The bill of lading shall be signed by the carrier or a person acting on behalf of the carrier. The signature may be produced by mechanical or electronic means.*

## Section 297 Absence of particulars in a bill of lading

*A document which fulfils the requirements in Section 292 paragraph one is a bill of lading even if some of the information mentioned in Section 296 is missing.*

## Section 298 Carrier's duty of inspection

*The carrier shall to a reasonable extent check the accuracy of the information on the goods entered in the bill of lading according to Section 296 paragraph one no. 1. If the carrier has reasonable grounds for doubting the accuracy of the information or has not had a reasonable opportunity to check its correctness, the carrier shall make a reservation to that effect in the bill of lading.*

## Section 299 The evidentiary effect of a bill of lading

*A bill of lading is evidence that the carrier has received the goods or, if a shipped bill of lading has been issued, that the carrier has loaded the goods as stated in the bill of lading in so far as no reservation has been made as mentioned in Section 298 or nothing to the contrary is shown. If the bill of lading lacks a statement of the apparent condition of the goods and packing, it shall, unless the contrary is shown, be assumed that the goods were in good apparent condition.*

*A bill of lading which does not indicate the amount of freight or otherwise shows that freight will be paid by the receiver, cf. Section 296 paragraph two no. 10, is evidence that the receiver is not to pay freight unless the contrary is shown. The same applies correspondingly if the amount payable for demurrage is not stated in the bill of lading.*

*If a third party in good faith has acquired a bill of lading in reliance on the accuracy of the statements in it, evidence to the contrary according to paragraphs one and two is not admissible.*

*If the carrier knew or ought to have understood that a statement concerning the goods was incorrect, the carrier cannot invoke a reservation as mentioned in Section 298, unless the reservation expressly states that the information is incorrect.*

### Section 300 Liability for misleading information in bills of lading

*If a third party incurs a loss by acquiring a bill of lading in reliance on the accuracy of the information it contains, the carrier is liable if the carrier understood or ought to have understood that the bill of lading was misleading for a third party. No right of limitation of liability under this Chapter applies.*

*If the goods do not correspond to the statements in the bill of lading, the receiver can demand that the carrier state whether the shipper has undertaken to indemnify the carrier in respect of incorrect or incomplete information (letter of indemnity). If so, the carrier is obliged to acquaint the receiver with the contents of the undertaking.*

### Section 301 Guarantee by the shipper

*The shipper is responsible to the carrier for the accuracy of the statements relating to the goods entered in the bill of lading at the request of the shipper.*

*If the shipper has undertaken to indemnify the carrier for losses arising from the issuing of a bill of lading containing incorrect information or containing no reservation, the shipper is nevertheless not liable if the issuing was intended to mislead an acquirer of the bill of lading.*

*Nor is the shipper in such a case liable according to paragraph one.*

### Section 302 Apparent authority of the holder

*The person who presents a bill of lading and, through its wording or, in the case of an order bill, through a continuous chain of endorsements or through an endorsement in blank, appears as the rightful holder, is prima facie regarded as entitled to take delivery of the goods.*

*If a bill of lading has been issued in more than one original, it is sufficient for delivery at the place of destination that the receiver demonstrates authority by presenting one original. If the goods are delivered in another place, the other originals must also be returned, or security must be provided for claims that any holders of the other originals may bring against the carrier.*

### Section 303 Several holders of bills of lading

*If several persons claim delivery, each demonstrating authority through separate originals of the bill of lading, the carrier shall warehouse the goods in safe custody for the account of the rightful receiver. This shall immediately be made known to the claimants.*

### Section 304 Delivery against a bill of lading

*The receiver can only demand delivery if he or she deposits the bill of lading and issues receipts as and when the goods are delivered.*

*When all the goods have been delivered, the bill of lading, duly receipted, shall be returned to the carrier.*

### Section 305 Delivery when a bill of lading has been lost

*A request to have a lost bill of lading declared null and void is made to a District Court at the place where the goods are to be delivered. In other respects the provisions of Act 18 December 1959 no. 1 Relating to the Declaration of Nullification of Debt Instruments apply.*

*When the Court has decided to proceed with such a case, delivery of the goods can be demanded against security for claims which the holder of the lost bill of lading may bring against the carrier.*

### Section 306 Acquisition of a bill of lading in good faith

*If a person appearing as the rightful holder, cf. Section 302 paragraph one, transfers originals of an order or bearer bill of lading to several persons, the first person to receive an original in good faith is entitled to the goods. If the goods were delivered at the place of destination to the holder of another original, the latter is not obliged to surrender what he or she has already taken delivery of in good faith.*

*A person who in good faith has acquired an order or bearer bill of lading is not obliged to surrender it to the person who lost it.*

### Section 307 Right of stoppage

*The right of a seller in the event of breach of contract to prevent delivery of the goods to the buyer or the estate of the buyer or to demand their return, applies even though the bill of lading has been passed on to the buyer.*

*The right of stoppage cannot be asserted against a third party who has acquired an order or bearer bill of lading in good faith.*

### Section 308 Sea waybill

*By sea waybill (sjøfraktbrev) is meant a document which:*

- 1) evidences a contract of carriage by sea and that the carrier has received the goods, and*
- 2) contains an undertaking by the carrier to deliver the goods to the receiver named in the document.*

*Even after a sea waybill has been issued, the sender can decide to have the goods delivered to someone other than the consignee named in the document. This does not apply if the sender has waived this right as against the carrier or if the consignee has already asserted his or her right.*

*A bill of lading can be demanded according to Section 294 unless the sender has waived his or her right to name a different receiver.*

### Section 309 Contents and evidentiary effect of a sea waybill

*A sea waybill shall contain statements on the goods received for carriage, the sender, the receiver and the carrier, the conditions of carriage, and the freight and other charges payable by the receiver. Section 296 paragraph three and Section 298 apply correspondingly.*

*Unless otherwise shown, the sea waybill shall be evidence of the contract of carriage and that the goods have been received as described in the document.*

## Disputes

### Section 310 Jurisdiction and arbitration clauses

*Any agreement in advance which limits the right of the plaintiff to have a legal dispute relating to the carriage of general cargo according to the present Chapter settled by legal proceedings, is invalid in so far as it limits the right of the plaintiff at his own discretion to bring an action before the Court at the place where:*

- a) the defendant's principal place of business is situated, or place of residence if the defendant has no principal place of business;*
- b) the contract of carriage was concluded, provided the defendant has a place of business or an agent there through whom the contract was concluded;*
- c) the place of receipt for carriage according to the contract of carriage is situated; or*
- d) the agreed or actual place of delivery according to the contract of carriage is situated.*

*The provisions in paragraph one does not prevent an action from being brought before the Court of the place designated in the contract of carriage with a view to legal proceedings. After a dispute has arisen, the parties may agree on how to settle it.*

*If a bill of lading is issued pursuant to a charter party which contains a provision concerning the settlement of disputes by legal proceedings or arbitration, but the bill of lading does not expressly state that the provision is binding on the holder of the bill of lading, the carrier cannot invoke the provision against a holder of the bill of lading who has acquired it in good faith.*

*In this Kingdom an action concerning a contract for the carriage of general cargo in trade between two States can in any case be brought at the place or at one of the places to which the case has such a nexus as mentioned in paragraph one or at another place in this Kingdom agreed on by the parties.*

*The provisions of paragraphs one and four do not apply if neither the agreed place of delivery nor the agreed or actual place of delivery pursuant to Section 252 paragraph three is located in Norway, Denmark, Finland or Sweden, or if the Lugano Convention of 2007 provides otherwise. The provisions of this Section do not preclude that decisions on provisional or protective measures are made in this Kingdom.*

## Section 311 Arbitration

*Notwithstanding the provisions of Section 310, the parties may agree in writing that disputes shall be settled by arbitration. It is regarded as part of the arbitration agreement that arbitration proceedings can be instituted at the discretion of the plaintiff in one of the States where a place as mentioned in section 310 paragraph one is located, and that the arbitration tribunal shall apply the provisions of the present Chapter.*

*Section 310 paragraphs two, three and six apply correspondingly.*

*The provisions of paragraph one do not apply if neither the agreed place of receipt for carriage nor the agreed or actual place of delivery according to Section 252 paragraph three is in Norway, Denmark, Finland or Sweden.*

## 6.293. De *Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse* bepaalt:

### *Titre V. Des contrats d'utilisation du navire*

[...]

### *Chapitre IV. Du contrat de transport maritime*

#### Art. 101

##### I. Généralités. Définition

*1 Dans le contrat de transport maritime, le transporteur s'oblige à effectuer, contre paiement du fret, le transport de marchandises par mer stipulé par le chargeur.*

*2 La convention internationale du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement ainsi que ses protocoles doivent être pris en considération lors de l'application et de l'interprétation des articles de ce chapitre.*

#### Art. 102

##### Diligence du transporteur

*1 Le transporteur est tenu, avant le voyage, et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, pour l'armer, l'équiper et l'approvisionner convenablement, et pour approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes les autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.*

*2 Le transporteur procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, à la manutention et au déchargement des marchandises transportées, en tant que ces tâches ne relèvent pas du chargeur ou du destinataire.*

#### Art. 103

##### Responsabilité du transporteur

*1 Le transporteur répond, depuis la prise en charge jusqu'à la délivrance de la cargaison, de la perte ou de la destruction ou de l'avarie totale ou partielle de la marchandise, ainsi que du retard à la livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage résulte d'une cause qui n'est pas imputable à une faute du capitaine, de l'équipage du navire, d'autres personnes au service du navire ou de toute autre personne dont il s'est servi dans l'exécution du transport.*

*2 Le transporteur répond du dommage résultant de l'innavigabilité du navire, à moins qu'il ne prouve avoir exercé la diligence raisonnable prévue à l'art. 102, al. 1.*

*3 Si des réclamations pour perte, destruction ou avarie ou retard sont dirigées contre le capitaine, l'équipage du navire ou toute autre personne au service du navire ou dont le transporteur s'est servi pour l'exécution du transport, ceux-ci peuvent, quelle que soit la base légale sur laquelle la réclamation se fonde, invoquer les mêmes causes d'exclusion ou de limitation de la responsabilité que le transporteur lui-même. L'art. 105a est réservé.*

#### Art. 104

##### Exclusion de la responsabilité du transporteur

*1 Le transporteur, si aucune faute propre ne lui est imputable, ne répond pas de la perte, de la destruction ou de l'avarie de la marchandise, ou du retard à la livraison, lorsqu'ils sont dus à des actes, négligences ou omissions du capitaine, du pilote ou d'autres personnes au service du navire dans la navigation ou l'administration du navire, ou ont été provoqués par un incendie à bord. Les mesures prises à titre principal dans l'intérêt de la cargaison ne sont pas considérées comme ayant trait à l'administration du navire.*

*2 Le transporteur ne répond pas de la perte, de la destruction ou de l'avarie de la marchandise, ou du retard, s'il prouve qu'ils résultent de l'une des causes suivantes:*

- a. force majeure, cas fortuit, périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;*
- b. faits de guerre, émeutes ou troubles civils;*
- c. actes de l'autorité, tels que saisie judiciaire, quarantaine ou autres restrictions;*
- d. grève, lock-out ou autre arrêt ou entrave apporté au travail;*
- e. sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer, ou déroutement raisonnable n'entraînant pas une infraction au contrat de transport;*
- f. actes ou omissions du chargeur, du destinataire ou du propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;*
- g. freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;*
- h. insuffisance de l'emballage, ou insuffisance ou imperfection des marques;*
- i. vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable. La responsabilité n'est pas exclue lorsqu'il est établi que le dommage est imputable à une faute du transporteur ou de ses auxiliaires.*

#### Art. 105

##### Etendue et limitation de la responsabilité

*1 En cas de perte ou de destruction totale de la marchandise, le transporteur ne doit payer qu'une indemnité correspondant à la valeur de la marchandise au lieu et au jour où elle est déchargée ou aurait dû être déchargée conformément au contrat de transport. La valeur de la marchandise se détermine d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et de même qualité.*

*2 En cas de destruction partielle, d'avarie ou de retard, le transporteur ne doit payer que le montant de la dépréciation subie par la marchandise sans autres dommages-intérêts et en aucun cas une indemnité qui excède celle qui est prévue pour le cas de perte totale.*

*3 La responsabilité du transporteur ne peut, sous réserve de l'art. 105a, en aucun cas et quelle que soit la base légale invoquée, dépasser les montants de la responsabilité fixés par le Conseil fédéral. Ces montants sont calculés selon un taux fixé soit par colis ou autre unité de chargement, soit par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée, la limite la plus élevée étant applicable.*

*4 Le transporteur maritime ne peut se prévaloir de ces limites, si le chargeur a déclaré expressément avant l'embarquement la nature et la valeur supérieure de la marchandise, et si cette déclaration, dont le transporteur peut, le cas échéant, prouver l'inexactitude, a été inscrite dans le connaissement, ou si des limitations supérieures de la responsabilité ont été convenues.*

*5 Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité de chargement énuméré dans le connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme colis ou unité individuelle; en dehors de ce cas, cet engin sera considéré dans son ensemble comme colis ou unité.*

*6 Le transporteur et ses préposés (art. 103, al. 3) ne peuvent répondre ensemble d'un montant supérieur à celui dont le transporteur seul répondrait.*

#### Art. 105a

##### Déchéance du droit de limitation

*Ni le transporteur maritime ni ses préposés (art. 103, al. 3) ne pourront se prévaloir des exonérations et limitations de responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.*

#### Art. 106

##### Déclarations du chargeur

*1 Avant le chargement des marchandises à bord, le chargeur est tenu de fournir par écrit au transporteur les indications suivantes concernant les marchandises à transporter:*

- a. la quantité, le nombre ou le poids des marchandises à transporter;*
- b. les marques nécessaires à l'identification des marchandises;*
- c. la nature et la condition des marchandises.*

*2 Le chargeur répond envers le transporteur de tout dommage résultant de l'inexactitude de ses indications concernant les marchandises, même si aucune faute ne peut lui être imputée, et, envers les autres intéressés à la cargaison, lorsqu'une faute lui est imputable.*

*3 Si le chargeur a fourni sciemment de fausses indications sur la nature ou la valeur des marchandises, le transporteur ne répond pas des dommages causés aux marchandises ou des autres préjudices dus à l'inexactitude des indications du chargeur.*

#### Art. 107

##### Marchandises dangereuses ou prohibées

*1 Si des marchandises ou des objets dont le transport est prohibé, légalement ou conventionnellement, ou qui sont de nature inflammable ou explosive, ou qui sont dangereux pour une autre raison ont été chargés sans que le transporteur ou le capitaine ait eu connaissance de leur nature ou condition, le chargeur répond de tout dommage causé par ces marchandises ou objets. Le capitaine peut en tout temps et en tout lieu faire décharger, détruire ou rendre inoffensifs ces marchandises ou objets, sans que le transporteur soit tenu à réparation.*

*2 Lorsque de telles marchandises ou objets ont été chargés avec l'assentiment du transporteur ou du capitaine, en connaissance de leur nature et caractère dangereux, ils peuvent être déchargés, détruits ou rendus inoffensifs de la même manière, sans que le transporteur soit tenu à réparation, s'ils mettent en danger le navire, les personnes à bord ou le reste de la cargaison.*

#### Art. 108

##### Chargement et déchargement

*1 Le transporteur doit, au port de chargement, prendre les marchandises sous palan, et au port de déchargement, les délivrer sous palan à moins qu'un autre mode de livraison ne soit prévu par le contrat ou par l'usage local.*

*2 Si le lieu du chargement ou du déchargement n'est pas fixé par le contrat, ces opérations se font au lieu usuel déterminé par le transporteur.*

*3 Si les délais de chargement et de déchargement du navire et le taux des surestaries ne sont pas fixés par le contrat, ils sont déterminés selon l'usage local.*

#### Art. 109

##### Acquisition du fret

*1 Le fret n'est dû que si les marchandises sont livrées ou mises à la disposition du destinataire au port de destination, les dispositions des art. 88 et 89 étant réservées.*

*2 Toutefois, le fret est dû en entier lorsque le défaut de livraison provient d'un fait imputable au chargeur ou au destinataire ou bien du vice propre de la marchandise, lorsque celle-ci, dangereuse ou prohibée, a dû être déchargée, détruite ou jetée à la mer en cours de route. ...*



*3 S'agissant du transport d'animaux morts en cours de route, le fret est dû à moins que le chargeur n'apporte la preuve que la mort de l'animal est due à la faute du transporteur.*

#### Art. 110

##### Débiteur du fret

*1 Celui qui demande livraison de la marchandise devient débiteur du fret et des autres créances dont la marchandise est grevée.*

*2 Il n'est toutefois tenu des surestaries ou autres indemnités au port de chargement que si ces créances sont indiquées sur le connaissement ou s'il est établi qu'il en a connaissance autrement.*

#### Art. 111

##### Constataction des dommages

*1 Le transporteur et le destinataire ont chacun le droit de demander la constatation contradictoire de l'état et de la quantité de la marchandise lors de sa délivrance.*

*2 L'acceptation de la marchandise sans réserves par le destinataire emporte présomption jusqu'à preuve du contraire que les marchandises ont été délivrées par le transporteur dans le même état et dans la même quantité qu'il les avait reçues.*

*3 Le destinataire doit formuler par écrit ses réserves en indiquant la nature générale du dommage, à moins que l'état et la quantité des marchandises délivrées n'aient déjà été constatés contradictoirement, au plus tard jusqu'à la délivrance s'il s'agit de pertes ou de dommages apparents, et, pour les dommages et pertes non apparents, dans un délai maximum de trois jours à partir de la livraison au destinataire; à défaut, les marchandises sont tenues pour acceptées sans réserve.*

#### Art. 112

##### Connaissement. Définition

*Le connaissement est un titre constatant à la fois la réception à bord d'un navire, par le transporteur, de marchandises déterminées que le chargeur lui confie et l'obligation, pour le transporteur, de transporter ces marchandises et de les délivrer, au lieu de destination, au porteur légitime du titre.*

#### Art. 113

##### Etablissement et espèces du connaissement

*1 Lorsque la marchandise a été mise à bord du navire, le chargeur a le droit de se faire délivrer un connaissement (connaissement de bord).*

*2 Le connaissement peut aussi être établi pour des marchandises acceptées en vue du transport mais pas encore prises à bord (connaissement pour embarquement).*

*3 Un connaissement peut aussi être dressé en vue d'un transport maritime par transporteurs successifs, ou pour un transport comprenant un trajet maritime combiné avec un ou des trajets terrestres, fluviaux ou aériens (connaissement direct).*

#### Art. 114

##### Forme et contenu du connaissement

*1 Le connaissement énonce les conditions auxquelles l'embarquement, le transport et la délivrance sont ou seront effectués.*

*2 Le connaissement doit contenir en particulier les indications suivantes:*

- a. noms et domiciles du transporteur et du chargeur;*
- b. destinataire légitime, le connaissement pouvant être nominatif, à ordre ou au porteur;*
- c. nom du navire, si les marchandises sont mises à bord, ou l'indication du fait qu'il s'agit d'un connaissement pour embarquement ou d'un connaissement direct;*
- d. port de chargement et lieu de destination;*

e. la nature des marchandises embarquées ou reçues pour le transport, leur quantité, nombre ou poids et marques d'identification selon les indications écrites fournies par le chargeur avant le début de l'embarquement, ainsi que l'état et le conditionnement apparents des marchandises;

f. modalités du fret;

g. date et lieu d'émission;

h. nombre des exemplaires originaux, le connaissement devant être dressé en autant d'exemplaires que les circonstances le commandent.

3 Le transporteur n'est pas tenu d'insérer dans le connaissement:

a. les marques d'identification qui ne sont pas imprimées ou apposées sur les marchandises elles-mêmes ou, le cas échéant, sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, ou ne sont pas apposées de toute autre façon et de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b. la quantité, le nombre ou le poids des marchandises, lorsqu'il y a une raison sérieuse de soupçonner que les indications du chargeur sont inexactes, ou lorsqu'il n'a pas de moyens raisonnables de les vérifier.

4 Les exemplaires originaux du connaissement doivent porter la signature du capitaine ou du transporteur. Sur demande du capitaine, du transporteur ou du chargeur ils doivent être contresignés par le chargeur.

## Art. 115

### Valeur des mentions

1 Le connaissement fait foi pour les rapports juridiques entre le transporteur et le destinataire de la marchandise; il vaut en particulier présomption, jusqu'à preuve du contraire, de la réception par le transporteur de la marchandise telle qu'elle s'y trouve décrite. La preuve du contraire n'est toutefois pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers de bonne foi.

2 Les rapports juridiques entre le transporteur et le chargeur sont régis par les clauses du contrat de transport. Toutefois les dispositions du connaissement sont réputées exprimer la volonté des parties s'il n'existe pas de convention contraire faite par écrit.

3 Le transporteur ne peut insérer dans le connaissement des réserves relatives à la description de la marchandise que s'il s'agit d'indications qu'il n'est pas obligé d'insérer dans le connaissement, ou lorsqu'on est en présence d'un cas réglé à l'art. 114, al. 3

## Art. 116

### Effets juridiques du connaissement

1 Les exemplaires originaux du connaissement sont des titres représentatifs de marchandises au sens de l'art. 925 du code civil suisse. Ils donnent droit à la livraison de la marchandise.

2 Lorsqu'un connaissement a été établi, la marchandise ne doit être délivrée, au lieu de destination, que sur présentation du premier exemplaire original, les autres exemplaires perdant tout effet. Si plusieurs exemplaires originaux sont présentés simultanément par plusieurs porteurs, le capitaine dépose la marchandise auprès de l'autorité compétente ou auprès d'un tiers.

3 Avant l'arrivée au lieu de destination, le transporteur ne peut délivrer la marchandise que si tous les exemplaires originaux du connaissement lui sont rendus et ne peut suivre de nouvelles instructions du chargeur ou d'un ayant droit que si tous ces exemplaires lui sont présentés.

4 Le transporteur répond envers le porteur légitime du connaissement de tout préjudice pouvant résulter de l'inobservation de ces prescriptions.

## Art. 117

### Clauses nulles

1 Lorsqu'un connaissement est établi, est nulle toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur à toute ou partie de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente loi du fait de la perte, de la destruction ou de l'avarie de la marchandise, ou de renverser le fardeau de la preuve de cette responsabilité.

2 Pour le transport d'animaux vivants, pour le chargement de marchandises effectuées en pontée et mentionnées en tant que telles dans le connaissement, ainsi qu'en cas de responsabilité résultant de faits survenus antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement, des conventions contraires relatives à la responsabilité sont autorisées.

3 Si le transport a pour base un contrat d'affrètement, des conventions contraires sont également autorisées, même si elles se rapportent à la responsabilité du transporteur maritime, mais seulement en ce qui concerne les rapports entre le fréteur et l'affréteur, et non pas à l'encontre d'un tiers destinataire faisant valoir ses droits au moyen d'un connaissement.

4 Les dispositions de cet article ne s'opposent pas à l'adoption de clauses applicables en cas d'avarie commune.

**6.294.** De Chileense *Código de Comercio* bepaalt:

*TÍTULO V De los Contratos para la Explotación Comercial de las Naves*

[...]

*§ 3. Del contrato de transporte marítimo*

*Sección Primera. Definiciones*

**Art. 974**

*Se entiende por contrato de transporte marítimo aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.*

*El contrato que comprenda transporte marítimo y además transporte por cualquier otro medio, estará regido por las normas de este párrafo, sólo por el período señalado en el artículo 982. Las otras etapas se regirán por las normas que correspondan al medio de transporte empleado.*

**Art. 975**

*Para todos los efectos de este párrafo, se entiende por:*

- 1) Porteador o transportador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador;*
- 2) Porteador efectivo o transportador efectivo, toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución;*
- 3) Cargador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador y toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha entregado efectivamente las mercancías al porteador en virtud del contrato de transporte marítimo, y*
- 4) Consignatario, la persona habilitada por un título para recibir las mercancías.*

**Art. 976**

*Se entiende por mercancía toda clase de bienes muebles, comprendiendo también los animales vivos.*

*Cuando las mercancías se agrupen en contenedores, paletas u otros elementos de transporte análogos, o cuando estén embaladas, el término mercancías comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador.*

*Los equipajes se rigen por las disposiciones del contrato de pasaje.*

**Art. 977**

*El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obli-*

*gado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.*

#### **Art. 978**

*Siempre que en este párrafo se emplee la expresión por escrito, se entenderá que ella comprende el telegrama, el télex, u otros medios que estampen, registren o repitan lo expresado por cada parte mediante instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto.*

### *Sección Segunda. Ambito de aplicación*

#### **Art. 979**

*Sin perjuicio de lo que establezcan los tratados o convenciones internacionales vigentes en Chile, las disposiciones de este párrafo se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo, siempre que:*

*1º El puerto de carga o de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en territorio nacional, o*

*2º El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estipule que el contrato se regirá por las disposiciones de este párrafo, o*

*3º Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y éste se encuentre dentro del territorio nacional.*

#### **Art. 980**

*Las disposiciones de este párrafo se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del transportador, del transportador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.*

#### **Art. 981**

*Las disposiciones de este párrafo no son aplicables a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, ellas se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el transportador o el transportador efectivo y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.*

*Si en un contrato se contempla el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones de este párrafo se aplicarán a cada uno de esos embarques.*

*Cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se le aplicarán las disposiciones del inciso primero.*

### *Sección Tercera. Responsabilidad del transportador*

#### **Art. 982**

*La responsabilidad del transportador por las mercancías comprende el período durante el cual ellas están bajo su custodia, sea en tierra o durante su transporte.*

#### **Art. 983**

*Para los efectos del artículo precedente, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del transportador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona que actúe en su nombre, o de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas, y hasta el momento en que las haya entregado en alguna de las siguientes formas:*

*a) Poniéndolas en poder del consignatario;*

*b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del transportador, poniéndolas a disposición del consignatario en conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga; o*

*c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.*  
*Los términos transportador y consignatario comprenden también a sus dependientes y agentes, respectivamente.*

#### **Art. 984**

*El transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso de su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos de los artículos 982 y 983, a menos que pruebe que él, sus dependientes o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.*

#### **Art. 985**

*Hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo, dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, cuando no han sido entregadas dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un transportador diligente.*

#### **Art. 986**

*Se considerarán perdidas las mercancías si no han sido entregadas en su destino, en alguna de las formas señaladas en el inciso primero del artículo 983, dentro de los sesenta días siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al artículo anterior.*

#### **Art. 987**

*En caso de incendio, el transportador será responsable:*

- 1º De la pérdida o daño de las mercancías, o del retraso en la entrega de las mismas, si el reclamante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, o*
- 2º De la pérdida o el daño o el retraso de la entrega cuando el reclamante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, en la adopción de todas las medidas que, razonablemente, podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.*

#### **Art. 988**

*En caso de incendio a bordo, que afecte a las mercancías, si el reclamante o el transportador lo solicitan, se realizará una investigación de las causas y circunstancias del incendio, en conformidad con los reglamentos y las prácticas del transporte marítimo, y se proporcionará a los interesados un ejemplar del informe con las conclusiones de la investigación.*

#### **Art. 989**

*En el transporte de animales vivos, el transportador no será responsable de la pérdida, del daño o del retraso en su entrega, resultantes de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transporte. Se presumirá que dichos riesgos han sido la causa de la pérdida o del daño o del retraso en la entrega, cuando el transportador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que le hubiere dado el cargador, y que además, atendidas las circunstancias, la pérdida, el daño o el retraso en su entrega, puedan atribuirse a tales riesgos. No obstante lo dispuesto precedentemente, no tendrá lugar dicha presunción cuando existan pruebas que la totalidad o parte de estos hechos, han tenido su origen en la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes.*

#### **Art. 990**

*En caso de prestarse auxilios a terceros, el transportador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, hayan provenido de medidas adoptadas para el sal-*

*vamento de vidas humanas o de medidas razonablemente adoptadas para el salvamento de bienes en el mar.*

#### **Art. 991**

*Cuando la culpa o negligencia del transportador, sus dependientes o agentes, concurra con otra u otras causas para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el transportador sólo será responsable de la parte de la pérdida, daño o retraso que puedan atribuirse a su culpa o negligencia o a la de sus dependientes o agentes, siempre que pruebe el monto de la pérdida, daño o retraso que son imputables a la otra u otras causas.*

### *Sección Cuarta. Límites de la responsabilidad*

#### **Art. 992**

*La responsabilidad del transportador por los perjuicios resultantes de la pérdida o del daño de las mercancías, de acuerdo con lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a un máximo equivalente a ochocientas treinta y cinco unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a dos y media unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.*

#### **Art. 993**

*La responsabilidad del transportador por el retraso en la entrega con arreglo a lo dispuesto en la sección precedente, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del respectivo contrato de transporte marítimo de mercancías.*

#### **Art. 994**

*En ningún caso la responsabilidad acumulada del transportador por los conceptos enunciados en los dos artículos precedentes, excederá del límite determinado en virtud del artículo 992, para la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.*

#### **Art. 995**

*En los límites de responsabilidad a que se refieren los artículos precedentes no se consideran incluidos los intereses producidos por la suma en que se avalúen los daños, ni las costas judiciales.*

#### **Art. 996**

*Para determinar, en el caso del artículo 992, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:*  
*1º En los casos en que, para agrupar mercancías, se use un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada, cada uno de los que aparezcan como contenidos en ese elemento de transporte en el conocimiento de embarque, si se ha emitido, o bien, en cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. Si se omite la mención señalada en los referidos documentos, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte serán consideradas como una unidad de carga transportada;*  
*2º En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, éste será considerado como una unidad independiente de carga transportada, salvo que sea de propiedad del transportador o proporcionado por él.*

#### **Art. 997**

*El transportador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los artículos 992 y 993.*

**Art. 998**

*Tanto las exoneraciones como los límites de responsabilidad establecidos en este párrafo, serán aplicables a toda acción contra el transportador por las pérdidas o el daño de las mercancías a que se refiere el contrato de transporte marítimo, así como por el retraso en su entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa.*

**Art. 999**

*Cuando se ejerciten las acciones de los artículos precedentes contra un empleado o agente del portador, éstos podrán acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el transportador pueda invocar, en virtud de las disposiciones de este párrafo, siempre que prueben que han actuado en el ejercicio de sus funciones.*

**Art. 1000**

*Sin perjuicio de lo que disponen los artículos siguientes, la cuantía total de las sumas exigibles del transportador y de cualquiera de las personas a que se refiere el artículo anterior, no excederá los límites de responsabilidad establecidos en este párrafo.*

*Sección Quinta. Excepciones a la limitación de responsabilidad.*

**Art. 1001**

*El transportador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos 992 y 993, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del transportador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.*

**Art. 1002**

*No obstante lo dispuesto en el artículo 999, los dependientes o agentes del transportador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en los artículos 992 y 993, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso de la entrega provinieron de una acción o una omisión de ellos realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.*

*Sección Sexta. Carga sobre cubierta*

**Art. 1003**

*El transportador sólo podrá transportar mercancías sobre cubierta en virtud de un acuerdo previo con el cargador, o bien, cuando lo permitan o autoricen los usos del comercio de que se trate, o así lo exijan las normas legales vigentes.*

**Art. 1004**

*Si el transportador y el cargador han convenido que las mercancías se transporten o puedan transportarse sobre cubierta, así lo expresarán en el conocimiento de embarque o en otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de declaración escrita sobre el particular, deberá el transportador probar la existencia de dicho acuerdo, y no podrá invocarlo contra terceros, incluso respecto del consignatario que adquirió el conocimiento de embarque de buena fe.*

*Cuando las mercancías sean conducidas en contenedores de una nave apta para el transporte de éstos, se presumirá el acuerdo previo a que se refiere la primera parte del artículo anterior, salvo que el interesado pruebe lo contrario.*

#### Art. 1005

*Cuando las mercancías han sido transportadas sobre cubierta contraviniendo lo dispuesto en el artículo 1003, o cuando el transportador no pueda invocar, en conformidad con el artículo anterior, un acuerdo en tal sentido, el transportador será responsable de la pérdida o daño que sufran las mercancías, así como del retraso en su entrega, siempre que sean consecuencia de su transporte sobre cubierta.*

*La extensión de la responsabilidad del transportador se determinará en conformidad con lo dispuesto en las secciones cuarta y quinta de este párrafo, según sea el caso.*

*Para los efectos indicados en la sección quinta de este párrafo, se presumirá que se ha incurrido en las conductas dolosas o culposas previstas en los artículos 1001 y 1002, cuando se ha infringido el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta.*

#### *Sección Séptima. Responsabilidad del transportador y del transportador efectivo*

#### Art. 1006

*Cuando la ejecución del transporte o de una parte del mismo haya sido encomendada a un transportador efectivo, independientemente de si el contrato lo autoriza o no para ello, el transportador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte convenido.*

*Respecto del transporte que sea ejecutado por el transportador efectivo, el transportador será responsable solidariamente con aquél de las acciones u omisiones que en el ejercicio de sus funciones puedan incurrir, tanto el transportador efectivo como sus dependientes y agentes.*

#### Art. 1007

*Todas las disposiciones contenidas en este título que se refieran a la responsabilidad del transportador serán igualmente aplicables al transportador efectivo, respecto del transporte por él ejecutado.*

*Si se ejercitaren acciones en contra de un dependiente o agente del transportador efectivo, serán aplicables las normas contenidas en los artículos 999, 1000 y 1002.*

#### Art. 1008

*Todo acuerdo especial en virtud del cual el transportador asuma obligaciones no señaladas en este Libro o renuncie a los derechos que el mismo le confiere, sólo surtirán efecto respecto del transportador efectivo cuando éste lo acepte expresamente y por escrito.*

*Sin perjuicio de lo anterior, el transportador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente del hecho de que éstas hayan sido aceptadas o no por el transportador efectivo.*

#### Art. 1009

*El monto total de las sumas que sean exigibles al transportador, al transportador efectivo y a los dependientes y agentes de éstos, no excederá en caso alguno, de los límites de responsabilidad indicados en las disposiciones pertinentes de este párrafo.*

#### Art. 1010

*Las normas sobre responsabilidad del transportador y del transportador efectivo, se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que éstos puedan ejercer recíprocamente.*

#### *Sección Octava. Transporte con facultad para transbordar*

#### Art. 1011

*No obstante lo dispuesto en el artículo 1006, cuando en un contrato de transporte marítimo se estipule explícitamente que una parte determinada del transporte será ejecutada por una persona distinta del transportador, en el contrato podrá también estipularse que aquél no será responsable de la pérdida, el daño o retraso en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custo-*



*dia del otro transportador expresamente nominado. Pero esta estipulación no surtirá efecto si no puede incoarse ante tribunal competente algún procedimiento judicial contra el segundo transportador efectivamente nominado, según lo que dispone la Sección Décimosexta de este mismo párrafo.*

*La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por un hecho que ocurrió mientras las mercancías estaban bajo la custodia del transportador efectivo, y la prueba de que el demandante pudo incoar su acción contra el segundo transportador en algún tribunal competente, corresponderá al primer transportador.*

#### *Sección Novena. De la responsabilidad del cargador*

##### **Art. 1012**

*Por regla general, el cargador, sus dependientes o agentes, sólo serán responsables de la pérdida sufrida por el transportador o por el transportador efectivo, o del daño sufrido por la nave, cuando la pérdida o el daño de que se trate, hayan sido causados por culpa o negligencia de dicho cargador, sus dependientes o agentes.*

##### **Art. 1013**

*En el caso de mercancías peligrosas, el cargador señalará, de manera adecuada, mediante marcas o etiquetas, las mercancías que tengan esa característica.*

*El cargador que ponga mercancías peligrosas en poder del transportador o de un transportador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el transportador o el transportador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto, esta omisión tendrá los siguientes efectos:*

*1º El cargador será responsable respecto del transportador y de todo transportador efectivo, de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y*

*2º Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.*

*Las disposiciones de este artículo, no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías, a sabiendas de su carácter peligroso.*

*Aun cuando se ponga en conocimiento del transportador o del transportador efectivo el carácter peligroso de las mercancías, si éstas llegaren a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el transportador sea responsable en conformidad con lo dispuesto en los artículos 984 al 991 de este párrafo.*

#### *Sección Décima. Documentación del transporte*

##### **Art. 1014**

*Cuando el transportador o el transportador efectivo se hagan cargo de las mercancías, el primero deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.*

*El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el transportador. Se entenderá que el conocimiento de embarque suscrito por el capitán de la nave que transporte las mercancías, lo ha sido en nombre del transportador.*

*La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.*

##### **Art. 1015**

*Son estipulaciones propias del conocimiento de embarque:*

*1º La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, y si se dieron instrucciones al respecto; el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad manifestada de otro modo.*

*Todos estos datos se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;*

*2º El estado aparente de las mercancías;*

*3º El nombre y el establecimiento principal del transportador;*

*4º El nombre del cargador;*

*5º El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;*

*6º El puerto de carga, según el contrato de transporte marítimo, y la fecha en que el transportador se ha hecho cargo de las mercancías;*

*7º El puerto de descarga, según el contrato de transporte marítimo;*

*8º El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno;*

*9º El lugar de emisión del conocimiento de embarque;*

*10 La firma del transportador o de la persona que actúe en su nombre;*

*11 El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por éste;*

*12 La declaración mencionada en el inciso final del artículo 1039;*

*13 La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;*

*14 La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes, y*

*15 Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el artículo 997.*

*La omisión en el conocimiento de embarque de una o varias de las enunciaciones precedentes, no afectará a su eficacia jurídica, siempre que se ajuste a lo dispuesto en el artículo 977.*

#### **Art. 1016**

*Una vez cargadas las mercancías a bordo, el transportador emitirá al cargador un conocimiento de embarque con la mención embarcado, si éste lo solicita, en el cual, además de las enunciaciones señaladas en el artículo precedente, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de una nave o naves determinadas y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga.*

*Si el transportador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque con la mención embarcado.*

*Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la mención embarcado, el transportador podrá modificar cualquier documento emitido anteriormente si con las modificaciones que se agreguen, queda incluida toda la información que deba constar en un conocimiento de embarque embarcado.*

#### *Sección Undécima. Valor probatorio y reservas en el conocimiento de embarque.*

#### **Art. 1017**

*El transportador o la persona que emita el conocimiento de embarque en su nombre, estampará en dicho conocimiento una reserva en los siguientes casos:*

*1º Cuando sepa o tenga motivos razonables para sospechar que los datos relativos a la naturaleza general, marcas principales, número de bultos o piezas, peso o cantidad de las mercancías, contenidos en el conocimiento de embarque, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo;*

*2º En caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado y se sepa o se tengan los mismos motivos razonables de sospecha respecto de las menciones indicadas en el número anterior, y*

*3º Si no hubiere tenido medios razonables para verificar esos datos.*

#### **Art. 1018**

*Cuando se estampe una reserva en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte, dicha reserva deberá especificar las inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta*

*de medios razonables para verificar los datos del conocimiento o documento que fuera materia de la objeción.*

#### **Art. 1019**

*Si el transportador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre, no hace constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado.*

#### **Art. 1020**

*Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud de los tres artículos anteriores y en la medida de tal reserva: 1º El conocimiento de embarque hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención embarcado, que ha cargado las mercancías, tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque, y*

*2º No se admitirá al transportador prueba en contrario, si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.*

### *Sección Duodécima. Reglas sobre pago del flete en el contrato de transporte marítimo.*

#### **Art. 1021**

*Por regla general, a menos que se estipule expresamente otra cosa, el flete se gana y será exigible una vez entregadas las mercancías en el destino previsto en el contrato, en alguna de las formas que señalan las letras a), b) o c) del artículo 983.*

*No se deberá flete por las mercancías perdidas por caso fortuito o fuerza mayor. Sin embargo, cuando las mercancías se han perdido por un acto o a consecuencia de avería común, se pagará el flete correspondiente como si aquellas hubiesen llegado a destino.*

*La estipulación de flete pagadero a todo evento, surtirá efecto siempre que la carga se encuentre a bordo y la nave haya iniciado el viaje.*

*El conocimiento de embarque en el que no se especifiquen el flete pendiente de pago o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el número 11 del artículo 1015, o en que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, hará presumir, salvo prueba en contrario, que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras.*

*Sin embargo, no se admitirá al transportador prueba en contrario, cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tales indicaciones en el conocimiento de embarque.*

### *Sección Décimotercera. Garantías proporcionadas por el cargador.*

#### **Art. 1022**

*Se considerará que el cargador garantiza al transportador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad, que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque.*

*El cargador indemnizará al transportador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos, aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque.*

*El derecho del transportador a tal indemnización no limitará, en modo alguno, su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.*

#### Art. 1023

*La carta de garantía o el pacto en cuya virtud el cargador se compromete a indemnizar al transportador, por los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque efectuada por éste o por la persona que actúe en su nombre, y que no contenga reserva alguna sobre los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en dicho documento, o sobre el estado aparente de las mercancías, no surtirá efecto respecto de un tercero o de un consignatario a quienes se haya transferido el conocimiento de embarque.*

#### Art. 1024

*Tanto la carta de garantía como el pacto, en su caso, serán válidos respecto del cargador, salvo que el transportador o la persona que actúe en su nombre, omita la reserva a que se refiere el artículo anterior, con la intención de causar perjuicio a un tercero, incluso a un consignatario que se basó en la descripción de las mercancías contenidas en el respectivo conocimiento de embarque.*

*En este caso, si la reserva omitida se refiere a datos que proporcionó el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el transportador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador.*

#### Art. 1025

*En el caso de fraude a que se refiere el artículo anterior, el transportador será responsable, y no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo, respecto de los perjuicios sufridos por un tercero, incluido un consignatario, al haber actuado éstos basándose en la descripción de las mercancías contenidas en el conocimiento de embarque.*

### *Sección Décimocuarta. Efectos de otros documentos de transporte.*

#### Art. 1026

*Cuando el transportador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para probar la recepción de las mercancías que deban transportarse, tal documento hará presumir, salvo prueba en contrario, que se ha celebrado un contrato de transporte marítimo y que el transportador ha tomado a su cargo las mercancías de que se trata, en la forma en que aparecen descritas en el documento referido.*

### *Sección Décimoquinta. Avisos, reclamaciones y acciones.*

#### Art. 1027

*El hecho de poner las mercancías en poder del consignatario hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportador las ha entregado tal como aparecen descritas en el documento de transporte o en buen estado, si éste no se hubiera emitido.*

*No procederá esta presunción en los siguientes casos:*

*1° Cuando el consignatario haya dado al transportador aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar el primer día hábil siguiente al de la fecha en que las mercancías fueron puestas en su poder, o*

*2° Cuando la pérdida o el daño de que se trate no sean visibles, y se haya dado aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar en el plazo de quince días consecutivos, contado desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.*

*No será necesario dar aviso de pérdida o daño respecto de los que se hayan comprobado en un examen o inspección conjunta de las partes, efectuada al momento de ser recibidas las mercancías por el consignatario.*

#### Art. 1028

*En caso de pérdidas o daños, ciertos o presuntos, el transportador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.*

*Si los libros de a bordo o los controles sobre las bodegas y mercancías se llevaren en forma mecanizada o por computación, el consignatario o quien sus derechos represente, tendrá acceso a la información o registro*

*de los datos pertinentes, relacionados con todo el período en que las mercancías hayan estado bajo el cuidado del transportador. En igual forma, el transportador tendrá acceso a los datos del embarcador o expedidor y del consignatario, según sea el caso, relacionados con el cargamento que origina el reclamo.*

#### **Art. 1029**

*El derecho a indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, caducará si no se da aviso de ellos por escrito al transportador dentro de sesenta días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.*

#### **Art. 1030**

*Si las mercancías han sido entregadas por un transportador efectivo, todo aviso que se dé a éste tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al transportador; y todo aviso que se dé al transportador, tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al transportador efectivo.*

*Asimismo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del transportador o del transportador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando de la nave, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al transportador, al transportador efectivo o al cargador, según sea el caso.*

#### **Art. 1031**

*Si el transportador o el transportador efectivo no dan al cargador aviso por escrito de pérdida o daño, se presumirá, salvo prueba en contrario, que no han sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.*

*El aviso a que se refiere el inciso precedente indicará la naturaleza general de la pérdida o daño y deberá darse dentro de noventa días consecutivos, contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño, o desde la fecha de entrega de las mercancías, en conformidad con las letras a), b) o c) del artículo 983 según sea el caso, si esta fecha fuere posterior.*

### *Sección Décimosexta. Jurisdicción y prórroga de competencia.*

#### **Art. 1032**

*Sin perjuicio de las normas sobre competencia que establece la ley, en los asuntos judiciales relativos al transporte de mercancías regido por este párrafo, serán también competentes, a elección del demandante, los siguientes tribunales:*

- 1° El del lugar donde se encuentre el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado;*
- 2° El del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato;*
- 3° El del puerto o lugar de carga o de descarga, y*
- 4° En las acciones contra el transportador, el de cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.*

#### **Art. 1033**

*Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de Chile en el que la nave que efectúe o haya efectuado el transporte o cualquiera otra nave del mismo propietario, haya sido judicialmente retenida o arraigada.*

*En tal caso, si el demandado lo solicitare dentro del término de emplazamiento, el juez podrá autorizar la prórroga de competencia a un tribunal ordinario o al tribunal arbitral que se menciona en la sección siguiente, aunque se oponga el demandante. El Juez deberá proceder con conocimiento de causa.*

*La solicitud aludida se tramitará como excepción dilatoria y deberá formularse en el escrito a que se refiere el artículo 305 del Código de Procedimiento Civil. Antes de autorizar la prórroga, el demandado deberá prestar caución bastante para responder de las sumas que pudiera obtener el demandante, en virtud de la decisión que recaiga en el juicio.*

*El tribunal de puerto o lugar de la retención o arraigo, resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la caución.*

**Art. 1034**

*No podrá incoarse ningún procedimiento judicial con relación al transporte de mercancías regido por este párrafo, en un lugar distinto de los especificados en los dos artículos anteriores. Ello sin perjuicio de la facultad para ejercitar medidas prejudiciales o cautelares, de la facultad para incoar el procedimiento arbitral que se indica en la sección siguiente, o de la competencia especial que se disponga para los juicios de quiebras.*

**Art. 1035**

*No obstante lo dispuesto en esta sección, las partes, después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo, podrán acordar el lugar en que el demandante ejercitará su acción.*

*Sección Decimoséptima. Arbitraje*

**Art. 1036**

*Cuando las partes no hubieren optado por la jurisdicción ordinaria, según lo que se dispone en el párrafo 1 del título VIII de este Libro, el procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:*

*1º Donde se encontrare el establecimiento principal o a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o en el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o en el puerto o lugar de carga o de descarga, y*

*2º En las acciones contra el transportador, cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o en el compromiso de arbitraje.*

**Art. 1037**

*Las disposiciones del número 1º del artículo anterior, se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria.*

*Cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas, se tendrá por no escrita.*

**Art. 1038**

*El árbitro o el tribunal arbitral deberán aplicar las normas de este párrafo.*

*Sección Décimooctava. Efecto de algunas estipulaciones contractuales.*

**Art. 1039**

*Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, contenida en el conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que haga prueba de él y que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones de este párrafo, se tendrá por no escrita.*

*Asimismo, se tendrá por no escrita la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al transportador, o cualquier cláusula análoga.*

*No obstante, el transportador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las reglas de este párrafo.*

*El conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluir una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones de este párrafo y por lo tanto toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario, se tendrá por no escrita.*

Art. 1040

*Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios, como consecuencia de una estipulación que debe tenerse por no escrita en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, el transportador, en conformidad con las disposiciones de este párrafo, pagará una indemnización de la cuantía necesaria, para resarcir al titular de las mercancías de toda pérdida o todo daño en ellas o del retraso en su entrega.*

*Además, el transportador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho. Los gastos y costas para ejercitar esta última acción, se determinarán en conformidad con la ley del lugar en que se incoe el procedimiento*

**6.295.** In het Maritiem Wetboek van China zijn de volgende bepalingen te vinden:

*Chapter IV Contract of Carriage of Goods by Sea*

*Section 1 Basic Principles*

Article 41

*A contract of carriage of goods by sea is a contract under which the carrier, against payment of freight, undertakes to carry by sea the goods contracted for shipment by the shipper from one port to another.*

Article 42

*For the purposes of this Chapter: (1) "Carrier" means the person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper; (2) "Actual carrier" means the person to whom the performance of carriage of goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted under a sub-contract; (3) "Shipper" means: a) The person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier; b) The person by whom or in whose name or on whose behalf the goods have been delivered to the carrier involved in the contract of carriage of goods by sea; (4) "Consignee" means the person who is entitled to take delivery of the goods; (5) "Goods" includes live animals and containers, pallets or similar articles of transport supplied by the shipper for consolidating the goods.*

Article 43

*The carrier or the shipper may demand confirmation of the contract of carriage of goods by sea in writing. However, voyage charter shall be done in writing. Telegrams, telexes and telefaxes have the effect of written documents.*

Article 44

*Any stipulation in a contract of carriage of goods by sea or a bill of lading or other similar documents evidencing such contract that derogates from the provisions of this Chapter shall be null and void. However, such nullity and voidness shall not affect the validity of other provisions of the contract or the bill of lading or other similar documents. A clause assigning the benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or any similar clause shall be null and void.*

Article 45

*The provisions of Article 44 of this Code shall not prejudice the increase of duties and obligations by the carrier besides those set out in this Chapter.*

*Section 2 Carrier's Responsibilities*

Article 46

*The responsibilities of the carrier with regard to the goods carried in containers covers the entire period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time the carrier has taken over the goods*

*at the port of loading, until the goods have been delivered at the port of discharge. The responsibility of the carrier with respect to non-containerized goods covers the period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time of loading of the goods onto the ship until the time the goods are discharged therefrom. During the period the carrier is in charge of the goods, the carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods, except as otherwise provided for in this Section.*

*The provisions of the preceding paragraph shall not prevent the carrier from entering into any agreement concerning carrier's responsibilities with regard to non-containerized goods prior to loading onto and after discharging from the ship.*

#### Article 47

*The carrier shall, before and at the beginning of the voyage, exercise due diligence to make the ship seaworthy, properly man, equip and supply the ship and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.*

#### Article 48

*The carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.*

#### Article 49

*The carrier shall carry the goods to the port of discharge on the agreed or customary or geographically direct route.*

*Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an act deviating from the provisions of the preceding paragraph.*

#### Article 50

*Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the designated port of discharge within the time expressly agreed upon.*

*The carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods caused by delay in delivery due to the fault of the carrier, except those arising or resulting from causes for which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter.*

*The carrier shall be liable for the economic losses caused by delay in delivery of the goods due to the fault of the carrier, even if no loss of or damage to the goods had actually occurred, unless such economic losses had occurred from causes for which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter.*

*The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost when the carrier has not delivered the goods within 60 days from the expiry of the time for delivery specified in paragraph 1 of this Article.*

#### Article 51

*The carrier shall not be liable for the loss of or damage to the goods occurred during the period of carrier's responsibility arising or resulting from any of the following causes: (1) Fault of the Master, crew members, pilot or servant of the carrier in the navigation or management of the ship; (2) Fire, unless caused by the actual fault of the carrier; (3) Force majeure and perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters; (4) War or armed conflict; (5) Act of the government or competent authorities, quarantine restrictions or seizure under legal process; (6) Strikes, stoppages or restraint of labour; (7) Saving or attempting to save life or property at sea; (8) Act of the shipper, owner of the goods or their agents; (9) Nature or inherent vice of the goods; (10) Inadequacy of packing or insufficiency or illegibility of marks; (11) Latent defect of the ship not discoverable by due diligence; (12) Any other causes arising without the fault of the carrier or his servant or agent.*



*The carrier who is entitled to exoneration from the liability for compensation as provided for in the preceding paragraph shall, with the exception of the causes given in sub-paragraph (2), bear the burden of proof.*

#### Article 52

*The carrier shall not be liable for the loss of or damage to the live animals arising or resulting from the special risks inherent in the carriage thereof. However, the carrier shall be bound to prove that he has fulfilled the special requirements of the shipper with regard to the carriage of the live animals and that under the circumstances of the sea carriage, the loss or damage has occurred due to the special risks inherent therein.*

#### Article 53

*In case the carrier intends to ship the goods on deck, he shall come into an agreement with the shipper or comply with the custom of the trade or the relevant laws or administrative rules and regulations.*

*When the goods have been shipped on deck in accordance with the provisions of the preceding paragraph, the carrier shall not be liable for the loss of or damage to the goods caused by the special risks involved in such carriage.*

*If the carrier, in breach of the provisions of the first paragraph of this Article, has shipped the goods on deck and the goods have consequently suffered loss or damage, the carrier shall be liable therefor.*

#### Article 54

*Where loss or damage or delay in delivery has occurred from causes from which the carrier or his servant or agent is not entitled to exoneration from liability, together with another cause, the carrier shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to the causes from which the carrier is not entitled to exoneration from liability; however, the carrier shall bear the burden of proof with respect to the loss, damage or delay in delivery resulting from the other cause.*

#### Article 55

*The amount of indemnity for the loss of the goods shall be calculated on the basis of the actual value of the goods so lost, while that for the damage to the goods shall be calculated on the basis of the difference between the values of the goods before and after the damage, or on the basis of the expenses for the repair.*

*The actual value shall be the value of the goods at the time of shipment plus insurance and freight. From the actual value referred to in the preceding paragraph, deduction shall be made, at the time of compensation, of the expenses that had been reduced or avoided as a result of the loss or damage occurred.*

#### Article 56

*The carrier's liability for the loss of or damage to the goods shall be limited to an amount equivalent to 666.67 Units of Account per package or other shipping unit, or 2 Units of Account per kilogramme of the gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, except where the nature and value of the goods had been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, or where a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this Article had been agreed upon between the carrier and the shipper.*

*Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed to be the number of packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in such article of transport shall be deemed to be one package or one shipping unit.*

*Where the article of transport is not owned or furnished by the carrier, such article of transport shall be deemed to be one package or one shipping unit.*

#### Article 57

*The liability of the carrier for the economic losses resulting from delay in delivery of the goods shall be limited to an amount equivalent to the freight payable for the goods so delayed. Where the loss of or damage to*

*the goods has occurred concurrently with the delay in delivery thereof, the limitation of liability of the carrier shall be that as provided for in paragraph 1 of Article 56 of this Code.*

#### Article 58

*The defence and limitation of liability provided for in this Chapter shall apply to any legal action brought against the carrier with regard to the loss of or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage of goods by sea, whether the claimant is a party to the contract or whether the action is founded in contract or in tort.*

*The provisions of the preceding paragraph shall apply if the action referred to in the preceding paragraph is brought against the carrier's servant or agent, and the carrier's servant or agent proves that his action was within the scope of his employment or agency.*

#### Article 59

*The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 56 or 57 of this Code if it is proved that the loss, damage or delay in delivery of the goods resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.*

*The servant or agent of the carrier shall not be entitled to the benefit of limitation of liability provided for in Article 56 or 57 of this Code, if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the servant or agent of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.*

#### Article 60

*Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, the carrier shall nevertheless remain responsible for the entire carriage according to the provisions of this Chapter. The carrier shall be responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the act or omission of the actual carrier and of his servant or agent acting within the scope of his employment or agency.*

*Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named actual carrier other than the carrier, the contract may nevertheless provide that the carrier shall not be liable for the loss, damage or delay in delivery arising from an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage.*

#### Article 61

*The provisions with respect to the responsibility of the carrier contained in this Chapter shall be applicable to the actual carrier. Where an action is brought against the servant or agent of the actual carrier, the provisions contained in paragraph 2 of Article 58 and paragraph 2 of Article 59 of this Code shall apply.*

#### Article 62

*Any special agreement under which the carrier assumes obligations not provided for in this Chapter or waives rights conferred by this Chapter shall be binding upon the actual carrier when the actual carrier has agreed in writing to the contents thereof. The provisions of such special agreement shall be binding upon the carrier whether the actual carrier has agreed to the contents or not.*

#### Article 63

*Where both the carrier and the actual carrier are liable for compensation, they shall jointly be liable within the scope of such liability.*

#### Article 64

*If claims for compensation have been separately made against the carrier, the actual carrier and their servants or agents with regard to the loss of or damage to the goods, the aggregate amount of compensation shall not be in excess of the limitation provided for in Article 56 of this Code.*

#### Article 65

*The provisions of Article 60 through 64 of this Code shall not affect the recourse between the carrier and the actual carrier.*

### *Section 3 Shipper's Responsibilities*

#### Article 66

*The shipper shall have the goods properly packed and shall guarantee the accuracy of the description, mark, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods at the time of shipment and shall indemnify the carrier against any loss resulting from inadequacy of packing or inaccuracies in the abovementioned information.*

*The carrier's right to indemnification as provided for in the preceding paragraph shall not affect the obligation of the carrier under the contract of carriage of goods towards those other than the shipper.*

#### Article 67

*The shipper shall perform all necessary procedures at the port, customs, quarantine, inspection or other competent authorities with respect to the shipment of the goods and shall furnish to the carrier all relevant documents concerning the procedures the shipper has gone through. The shipper shall be liable for any damage to the interest of the carrier resulting from the inadequacy or inaccuracy or delay in delivery of such documents.*

#### Article 68

*At the time of shipment of dangerous goods, the shipper shall, in compliance with the regulations governing the carriage of such goods, have them properly packed, distinctly marked and labelled and notify the carrier in writing of their proper description, nature and the precautions to be taken. In case the shipper fails to notify the carrier or notified him inaccurately, the carrier may have such goods landed, destroyed or rendered innocuous when and where circumstances so require, without compensation. The shipper shall be liable to the carrier for any loss, damage or expense resulting from such shipment.*

*Notwithstanding the carrier's knowledge of the nature of the dangerous goods and his consent to carry, he may still have such goods landed, destroyed or rendered innocuous, without compensation, when they become an actual danger to the ship, the crew and other persons on board or to other goods. However, the provisions of this paragraph shall not prejudice the contribution in general average, if any.*

#### Article 69

*The shipper shall pay the freight to the carrier as agreed.*

*The shipper and the carrier may reach an agreement that the freight shall be paid by the consignee. However, such an agreement shall be noted in the transport documents.*

#### Article 70

*The shipper shall not be liable for the loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for the damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault of the shipper, his servant or agent.*

*The servant or agent of the shipper shall not be liable for the loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for the damage sustained by the ship, unless the loss or damage was caused by the fault of the servant or agent of the shipper.*

## Section 4 Transport Documents

### Article 71

*A bill of lading is a document which serves as an evidence of the contract of carriage of goods by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and based on which the carrier undertakes to deliver the goods against surrendering the same. A provision in the document stating that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.*

### Article 72

*When the goods have been taken over by the carrier or have been loaded on board, the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.*

*The bill of lading may be signed by a person authorized by the carrier. A bill of lading signed by the Master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.*

### Article 73

*A bill of lading shall contain the following particulars: (1) Description of the goods, mark, number of packages or pieces, weight or quantity, and a statement, if applicable, as to the dangerous nature of the goods; (2) Name and principal place of business of the carrier; (3) Name of the ship; (4) Name of the shipper; (5) Name of the consignee; (6) Port of loading and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading; (7) Port of discharge; (8) Place where the goods were taken over and the place where the goods are to be delivered in case of a multimodal transport bill of lading; (9) Date and place of issue of the bill of lading and the number of originals issued; (10) Payment of freight; (11) Signature of the carrier or of a person acting on his behalf.*

*In a bill of lading, the lack of one or more particulars referred to in the preceding paragraph does not affect the function of the bill of lading as such, provided that it nevertheless meets the requirements set forth in Article 71 of this Code.*

### Article 74

*If the carrier has issued, on demand of the shipper, a received-for-shipment bill of lading or other similar documents before the goods are loaded on board, the shipper may surrender the same to the carrier as against a shipped bill of lading when the goods have been loaded on board. The carrier may also note on the received-for-shipment bill of lading or other similar documents with the name of the carrying ship and the date of loading, and, when so noted, the received-for-shipment bill of lading or other similar documents shall be deemed to constitute a shipped bill of lading.*

### Article 75

*If the bill of lading contains particulars concerning the description, mark, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods with respect to which the carrier or the other person issuing the bill of lading on his behalf has the knowledge or reasonable grounds to suspect that such particulars do not accurately represent the goods actually received, or, where a shipped bill of lading is issued, loaded, or if he has had no reasonable means of checking, the carrier or such other person may make a note in the bill of lading specifying those inaccuracies, the grounds for suspicion or the lack of reasonable means of checking.*

### Article 76

*If the carrier or the other person issuing the bill of lading on his behalf made no note in the bill of lading regarding the apparent order and condition of the goods, the goods shall be deemed to be in apparent good order and condition.*

### Article 77

*Except for the note made in accordance with the provisions of Article 75 of this Code, the bill of lading issued by the carrier or the other person acting on his behalf is prima facie evidence of the taking over or*

*loading by the carrier of the goods as described therein. Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods contained therein.*

#### Article 78

*The relationship between the carrier and the holder of the bill of lading with respect to their rights and obligations shall be defined by the clauses of the bill of lading.*

*Neither the consignee nor the holder of the bill of lading shall be liable for the demurrage, dead freight and all other expenses in respect of loading occurred at the loading port unless the bill of lading clearly states that the aforesaid demurrage, dead freight and all other expenses shall be borne by the consignee and the holder of the bill of lading.*

#### Article 79

*The negotiability of a bill of lading shall be governed by the following provisions: (1) A straight bill of lading is not negotiable; (2) An order bill of lading may be negotiated with endorsement to order or endorsement in blank; (3) A bearer bill of lading is negotiable without endorsement.*

#### Article 80

*Where a carrier has issued a document other than a bill of lading as an evidence of the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage of goods by sea and the taking over by the carrier of the goods as described therein. Such documents that are issued by the carrier shall not be negotiable.*

### Section 5 Delivery of Goods

#### Article 81

*Unless notice of loss or damage is given in writing by the consignee to the carrier at the time of delivery of the goods by the carrier to the consignee, such delivery shall be deemed to be prima facie evidence of the delivery of the goods by the carrier as described in the transport documents and of the apparent good order and condition of such goods.*

*Where the loss of or damage to the goods is not apparent, the provisions of the preceding paragraph shall apply if the consignee has not given the notice in writing within seven consecutive days from the next day of the delivery of the goods, or, in the case of containerized goods, within 15 days from the next day of the delivery thereof.*

*The notice in writing regarding the loss or damage need not be given if the state of the goods has, at the time of delivery, been the subject of a joint survey or inspection by the carrier and the consignee.*

#### Article 82

*The carrier shall not be liable for compensation if no notice on the economic losses resulting from delay in delivery of the goods has been received from the consignee within 60 consecutive days from the next day on which the goods had been delivered by the carrier to the consignee.*

#### Article 83

*The consignee may, before taking delivery of the goods at the port of destination, and the carrier may, before delivering the goods at the port of destination, request the cargo inspection agency to have the goods inspected. The party requesting such inspection shall bear the cost thereof but is entitled to recover the same from the party causing the damage.*

#### Article 84

*The carrier and the consignee shall mutually provide reasonable facilities for the survey and inspection stipulated in Article 81 and 83 of this Code.*

#### Article 85

*Where the goods have been delivered by the actual carrier, the notice in writing given by the consignee to the actual carrier under Article 81 of this Code shall have the same effect as that given to the carrier, and that given to the carrier shall have the same effect as that given to the actual carrier.*

*Article 86 If the goods were not taken delivery of at the port of discharge or if the consignee has delayed or refused the taking delivery of the goods, the Master may discharge the goods into warehouses or other appropriate places, and any expenses or risks arising therefrom shall be borne by the consignee.*

#### Article 87

*If the freight, contribution in general average, demurrage to be paid to the carrier and other necessary charges paid by the carrier on behalf of the owner of the goods as well as other charges to be paid to the carrier have not been paid in full, nor has appropriate security been given, the carrier may have a lien, to a reasonable extent, on the goods.*

#### Article 88

*If the goods under lien in accordance with the provisions of Article 87 of this Code have not been taken delivery of within 60 days from the next day of the ship's arrival at the port of discharge, the carrier may apply to the court for an order on selling the goods by auction; where the goods are perishable or the expenses for keeping such goods would exceed their value, the carrier may apply for an earlier sale by auction.*

*The proceeds from the auction sale shall be used to pay off the expenses for the storage and auction sale of the goods, the freight and other related charges to be paid to the carrier. If the proceeds fall short of such expenses, the carrier is entitled to claim the difference from the shipper, whereas any amount in surplus shall be refunded to the shipper. If there is no way to make the refund and such surplus amount has not been claimed at the end of one full year after the auction sale, it shall go to the State Treasury.*

### Section 6 Cancellation of Contract

#### Article 89

*The shipper may request the cancellation of the contract of carriage of goods by sea before the ship sails from the port of loading. However, except as otherwise provided for in the contract, the shipper shall in this case pay half of the agreed amount of freight; if the goods have already been loaded on board, the shipper shall bear the expenses for the loading and discharge and other related charges.*

#### Article 90

*Either the carrier or the shipper may request the cancellation of the contract and neither shall be liable to the other if, due to force majeure or other causes not attributable to the fault of the carrier or the shipper, the contract could not be performed prior to the ship's sailing from its port of loading. If the freight has already been paid, it shall be refunded to the shipper, and, if the goods have already been loaded on board, the loading/discharge expenses shall be borne by the shipper. If a bill of lading has already been issued, it shall be returned by the shipper to the carrier.*

#### Article 91

*If, due to force majeure or any other causes not attributable to the fault of the carrier or the shipper, the ship could not discharge its goods at the port of destination as provided for in the contract of carriage, unless the contract provides otherwise, the Master shall be entitled to discharge the goods at a safe port or place near the port of destination and the contract of carriage shall be deemed to have been fulfilled.*

*In deciding the discharge of the goods, the Master shall inform the shipper or the consignee and shall take the interests of the shipper or the consignee into consideration.*

## *Section 7 Special Provisions Regarding Voyage Charter Party*

### **Article 92**

*A voyage charter party is a charter party under which the shipowner charters out and the charterer char-  
ters in the whole or part of the ship's space for the carriage by sea of the intended goods from one port to  
another and the charterer pays the agreed amount of freight.*

### **Article 93**

*A voyage charter party shall mainly contain, inter alia, name of the shipowner, name of the charterer,  
name and nationality of the ship, its bale or grain capacity, description of the goods to be loaded, port of  
loading, port of destination, laydays, time for loading and discharge, payment of freight, demurrage, dis-  
patch and other relevant matters.*

### **Article 94**

*The provisions in Article 47 and Article 49 of this Code shall apply to the shipowner under voyage char-  
ter party.*

*The other provisions in this Chapter regarding the rights and obligations of the parties to the contract shall  
apply to the shipowner and the charterer under voyage charter only in the absence of relevant provisions or  
in the absence of provisions differing therefrom in the voyage charter.*

### **Article 95**

*Where the holder of the bill of lading is not the charterer in the case of a bill of lading issued under a voy-  
age charter, the rights and obligations of the carrier and the holder of the bill of lading shall be governed by  
the clauses of the bill of lading. However, if the clauses of the voyage charter party are incorporated into the  
bill of lading, the relevant clauses of the voyage charter party shall apply.*

### **Article 96**

*The shipowner shall provide the intended ship. The intended ship may be substituted with the consent of  
the charterer. However, if the ship substituted does not meet the requirements of the charter party, the  
charterer may reject the ship or cancel the charter.*

*Should any damage or loss occur to the charterer as a result of the shipowner's failure in providing the in-  
tended ship due to his fault, the shipowner shall be liable for compensation.*

### **Article 97**

*If the shipowner has failed to provide the ship within the laydays fixed in the charter, the charterer is enti-  
tled to cancel the charter party. However, if the shipowner had notified the charterer of the delay of the ship  
and the expected date of its arrival at the port of loading, the charterer shall notify the shipowner whether  
to cancel the charter within 48 hours of the receipt of the shipowner's notification.*

*Where the charterer has suffered losses as a result of the delay in providing the ship due to the fault of the  
shipowner, the shipowner shall be liable for compensation.*

### **Article 98**

*Under a voyage charter, the time for loading and discharge and the way of calculation thereof, as well as  
the rate of demurrage that would incur after the expiration of the laytime and the rate of dispatch money  
to be paid as a result of the completion of loading or discharge ahead of schedule, shall be fixed by the  
shipowner and the charterer upon mutual agreement.*

### **Article 99**

*The charterer may sublet the ship he chartered, but the rights and obligations under the head charter shall  
not be affected.*

#### Article 100

*The charterer shall provide the intended goods, but he may replace the goods with the consent of the shipowner. However, if the goods replaced is detrimental to the interests of the shipowner, the shipowner shall be entitled to reject such goods and cancel the charter.*

*Where the shipowner has suffered losses as a result of the failure of the charterer in providing the intended goods, the charterer shall be liable for compensation.*

#### Article 101

*The shipowner shall discharge the goods at the port of discharge specified in the charter party. Where the charter party contains a clause allowing the choice of the port of discharge by the charterer, the Master may choose one from among the agreed picked ports to discharge the goods, in case the charterer did not, as agreed in the charter, instruct in time as to the port chosen for discharging the goods. Where the charterer did not instruct in time as to the chosen port of discharge, as agreed in the charter, and the shipowner suffered losses thereby, the charterer shall be liable for compensation; where the charterer has suffered losses as a result of the shipowner's arbitrary choice of a port to discharge the goods, in disregard of the provisions in the relevant charter, the shipowner shall be liable for compensation.*

### *Section 8 Special Provisions Regarding Multimodal Transport Contract*

#### Article 102

*A multimodal transport contract as referred to in this Code means a contract under which the multimodal transport operator undertakes to transport the goods, against the payment of freight for the entire transport, from the place where the goods were received in his charge to the destination and to deliver them to the consignee by two or more different modes of transport, one of which being sea carriage.*

*The multimodal transport operator as referred to in the preceding paragraph means the person who has entered into a multimodal transport contract with the shipper either by himself or by another person acting on his behalf.*

#### Article 103

*The responsibility of the multimodal transport operator with respect to the goods under multimodal transport contract covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.*

#### Article 104

*The multimodal transport operator shall be responsible for the performance of the multimodal transport contract or the procurement of the performance therefor, and shall be responsible for the entire transport.*

*The multimodal transport operator may enter into separate contracts with the carriers of the different modes defining their responsibilities with regard to the different sections of the transport under the multimodal transport contracts. However, such separate contracts shall not affect the responsibility of the multimodal transport operator with respect to the entire transport.*

#### Article 105

*If loss of or damage to the goods has occurred in a certain section of the transport, the provisions of the relevant laws and regulations governing that specific section of the multimodal transport shall be applicable to matters concerning the liability of the multimodal transport operator and the limitation thereof.*

#### Article 106

*If the section of transport in which the loss of or damage to the goods occurred could not be ascertained, the multimodal transport operator shall be liable for compensation in accordance with the stipulations regarding the carrier's liability and the limitation thereof as set out in this Chapter.*



## D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

**6.296.** In hun reacties tijdens de eerste publieke consultatie a.d.h.v. het Groenboek spraken HvB-A, BVZ, KBRV, de International Group of P&I Clubs, BVT en een individuele respondent hun voorkeur uit voor het behoud van de Regelen van Den Haag en Visby boven de invoering van de Regelen van Rotterdam.

**6.297.** HvB-A stelde verder dat nationale wetgeving ter aanvulling van de Regelen van Den Haag denkbaar is. Het sloot niet uit dat de Regelen dwingend van toepassing zouden worden verklaard telkens het vervoer van goederen over zee aanleiding geeft of had moeten geven tot uitgifte van een (overdraagbaar) cognossement of een gelijkaardig document en dat het vorderingsrecht zou worden uitgebreid tot andere partijen dan de cognossementhouder. Voorts merkte HvB-A op dat het naamcognossement in de praktijk nog voorkomt. Een nieuwe regeling rond deklading werd toegejuicht in weerwil van "pamfletachtige" kritiek. Verouderde nationale wetsbepalingen kunnen worden verwijderd. De rechten en verplichtingen van contractpartijen onder een zeevrachtbrief zouden best aansluiten bij het dwingendrechtelijke regime van artikel 91 van de Zeewet. I.v.m. documenten via elektronische gegevensdragers verwees HvB-A naar artikel 2281 B.W.

**6.298.** BVZ beaamde dat de Haagse Regelen vatbaar zijn voor Belgische aanvullingen. Zij achtte het wenselijk het toepassingsgebied van artikel 91 van de Zeewet uit te breiden om niet alleen de derde houder maar ook de verscheper/medecontractant van de zeevervoerder en de gewone houder te goeder trouw te beschermen, dit alles voor zover er geen charterpartij of een ander vrij onderhandeld contract tussen de ladingbelanghebbende en de zeevervoerder is opgesteld. Ook het vorderingsrecht moet worden uitgebreid, maar dit mag nooit aanleiding geven tot een dubbele betaling van schadevergoeding door de zeevervoerder. Het verdient aanbeveling eveneens het vorderingsrecht van de zeevervoerder tegen de ladingbelanghebbenden te regelen, o.m. in verband met aansprakelijkheidsbeperkingen. Het naamcognossement moet volgens BVZ behouden blijven. Rond deklading bereikte de subcommissie van BVZ geen consensus. Wel bestond er unanimititeit over dat verouderde, in onbruik zijnde bepalingen moeten worden geschrapt. Elk vervoercontract voor vervoer van goederen over zee, ongeacht of dit geschiedt onder een cognossement of onder enig ander vervoerdocument of zelfs bij ontstentenis van enig zulk document, moet dwingend aan de nieuwe wettelijke regeling worden onderworpen, en zulks tussen alle rechthebbenden bij de vervoerovereenkomst (afzender, geadresseerde en/of ontvanger) en met dien verstande dat de vervoerder tegen deze ladingbelanghebbenden dezelfde rechten heeft, alsof het een cognossement betrof. I.h.b. moet de regeling betreffende vervoer onder een zeevrachtbrief dwingend zijn. Er is echter geen aanleiding tot een uitbreiding van het toepassingsgebied tot multimodaal vervoer. Het gebruik van elektronische gegevensdragers is volgens BVZ geen zee-rechtelijke, maar een gemeenrechtelijke aangelegenheid, waaromtrent de vereniging verwees naar de artikelen 1325 en 2281 B.W. en de Wet van 11 maart 2003 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij.

**6.299.** KBRV verwierp geen uitbreiding van het toepassingsgebied van artikel 91 van de Zeewet, zodat ook de afzender zich op dit artikel kan beroepen, op voorwaarde dat: (a) tevens wettelijk wordt vastgelegd dat de afzender (t.w. de persoon die het vervoer van de goederen bij de zeevervoerder of diens agent heeft geboekt) eveneens gebonden is door het regime en door de standaardvervoervoorwaarden waarnaar de zeevervoerder verwijst in zijn aanvaarding van de opdracht (boekingsbevestiging), en (b) de cognossementhouder de exclusief vorderingsgerechtigde is. Het naamcognossement moet in de wetgeving behouden blijven; dit type document afschaffen heeft geen zin vermits het internationaal zal blijven gebruikt worden ook al zou de Belgische wet-

gever beslissen dit type cognossement af te schaffen. KBRV stelt evenwel voor om een bepaling op te nemen die de zeevervoerder en de verscheper toelaat te bedingen dat de zeevervoerder de goederen mag afleveren aan de op naam genoemde bestemming zonder dat deze het cognossement presenteert. De nationale bepalingen betreffende cognossementen moeten worden herzien. Er zou in de (wettelijke) mogelijkheid moeten worden voorzien om elektronische cognossementen uit te geven. De artikelen 112 en 120 van de Zeewet moeten ook gelden voor cognossementsvervoer. Wat een dwingende regeling van vervoer onder zeevrachtbrief betreft, vroeg KBRV: (a) dat vervoervoorwaarden die uit de zeevrachtbrief blijken tegenstelbaar zijn zowel aan de afzender als aan de bestemming van de goederen, doordat wettelijk wordt bepaald dat de bestemming toetreedt tot het vervoerscontract waarvan de contractuele voorwaarden worden vastgelegd in de zeevrachtbrief, hetzij door letterlijke opname in het document, hetzij door verwijzing in het document naar de voorwaarden beschikbaar op de website van de betrokken zeevervoerder; (b) dat de op de zeevrachtbrief vermelde bestemming tot het contract toetreedt van zodra hij de goederen in ontvangst neemt, aflevering van de goederen eist, of een vordering m.b.t. het vervoer van de goederen instelt; (c) het tot de contractuele vrijheid van de zeevervoerder behoort om tijdens de zeereis op verzoek van de afzender, al dan niet de bestemming van de goederen op de zeevrachtbrief te wijzigen, maar dat de zeevervoerder alleszins bevrijdend aflevert zodra hij op bestemming aan de bestemming van zeevrachtbrief heeft overgemaakt; (d) dat, zodra de bestemming tot het contract is toegetreden, ook enkel de bestemming het vorderingsrecht onder de vervoersovereenkomst geniet, zoals bij vervoer onder cognossement. De bestemming moet hierbij de exclusieve vorderingsgerechtigde zijn. Er moet geen uitbreiding komen tot multimodaal of gecombineerd vervoer. De wetgever moet voorzien in een generiek wettelijk kader dat in de mogelijkheid voorziet om elektronische documenten uit te geven en te laten circuleren. Desnoods moeten art 1325 en 2281 B.W. in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden verduidelijkt.

**6.300.** BVT vroeg speciale aandacht voor de aansprakelijkheid van de ladingbelanghebbende en suggereerde meer bepaald de aansprakelijkheid van de lading t.a.v. het schip en/of vervoersmodi inhoudelijk duidelijk(er) te bepalen, een beperkingsregime terzake te bepalen om het evenwicht tussen de diverse partijen te herstellen en aan te duiden wie deze aansprakelijkheid draagt en wie ze dus kan beperken.

**6.301.** Febelfin signaleerde het probleem van het gebrek aan uniformiteit van de borgbrieven, maar vroeg geen nieuwe wetgeving daarover.

**6.302.** KBZ-KBMA-BZB zagen geen reden voor de verwijzing naar de tussenkomst van de kapitein bij de uitgifte van zeevrachtbrieven, al dan niet d.m.v. elektronische gegevensdragers.

**6.303.** De International Group of P&I Clubs ondersteunde een eventuele wettelijke regeling in de stijl van de contractuele Himalaya-clausules en meent dat alleen de cognossementshouder vorderingsgerechtigd mag zijn. De organisatie ziet geen nood aan nationale wetgeving betreffende sea waybills, omdat contractvrijheid moet gelden en dergelijke kwesties alleen internationaal kunnen worden geregeld. Indien toch een initiatief wordt genomen, zou het best worden afgestemd op de CMI Uniform Rules for Sea Waybills, en zich niet mogen uitstrekken tot multimodaal of gecombineerd vervoer.

#### - NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**6.304.** Inzake het vervoer van goederen over zee zijn verschillende scenario's mogelijk:

(1) het ongewijzigd behoud van de Regelen van Den Haag en Visby zoals thans geïncorporeerd in artikel 91 van de Zeewet, met de bijhorende nationale bepalingen;

- (2) de opzegging van de Regelen van Den Haag en Visby en de ratificatie van de Regelen van Hamburg;
- (3) de opzegging van de Regelen van Den Haag en Visby en de ratificatie van de Regelen van Rotterdam;
- (4) de opzegging van de Regelen van Den Haag en Visby en de uitwerking van een eigen nationaal regime, in zekere mate aansluitend bij de Regelen van Den Haag en Visby;
- (5) de opzegging van de Regelen van Den Haag en Visby en de uitwerking van een eigen nationaal regime dat het CMNI-Verdrag, met aanpassingen, transposeert naar het zeevervoer;
- (6) het behoud van de binding door de Regelen van Den Haag en Visby, met afwijkingen voor gevallen die niet onder het toepassingsgebied van het verdragsregime vallen;
- (7) het behoud van de binding door de Regelen van Den Haag en Visby, waar nodig en voor zover mogelijk binnen de grenzen van het Verdrag aangevuld en verduidelijkt in het licht van hedendaagse ontwikkelingen, met correctie van enkele minder wenselijk geachte jurisprudentiële keuzes.

**6.305.** De keuze tussen de zeven voornoemde scenario's valt onvermijdelijk op het laatste.

De andere zes alternatieven roepen immers onmiddellijk bezwaren op.

Het behoud van de huidige wetgeving is gelet op de hierboven geïdentificeerde ernstige knelpunten geen optie.

De Regelen van Hamburg zijn een internationale mislukking en bieden in het licht van de basisdoelstelling om het Belgische zeerecht maximaal te doen aansluiten bij internationale tendenzen<sup>278</sup>, geenszins een valabel alternatief. In het licht van de in de Regelen van Hamburg opgenomen afwijkende regeling van de internationale rechtsmacht, welke op het terrein van de Brussel-I Verordening komt, lijkt het voor België niet meer mogelijk om eenzijdig tot de Regelen van Hamburg toe te treden<sup>279</sup>.

Of de Regelen van Rotterdam een goed alternatief zijn, hangt ook wat België betreft af van de verdere respons van toonaangevende handels- en scheepvaartnaties. Voor de toekomst is een Belgische toetreding niet uitgesloten, maar heden ware zij voorbarig. Alvast dient genoteerd dat een aantal internationale en Europese belangenorganisaties zich radicaal tegen het nieuwe verdrag hebben uitgesproken. Hieronder zijn de European Association for Forwarding Transport Logistics and Customs Services (CLECAT), de International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) en de European Shippers' Council (ESC) te vermelden. Tijdens het CMI-congres van Athene van 2008 heeft ook de Belgische Vereniging voor Zeerecht kritieken geformuleerd. De vereniging opperde m.n. bezwaren tegen de contractuele vrijheid in het raam van de volumecontracten, de onmogelijkheid voor de afzender om zijn aansprakelijkheid te beperken, de uitwerking van het 'door-to-door' regime, de mogelijkheid om de aansprakelijkheid voor lading, stuwing en lossing contractueel bij de ladingbelanghebbende te leggen en de optionele aard van de regeling betreffende de internationale rechtsmacht.

De opzegging van de Regelen van Den Haag en Visby gecombineerd met de uitwerking van een zuiver nationaal regime, dat waar verantwoord bij de Regelen van Den Haag en Visby aansluit, zou internationaal een negatieve perceptie kunnen opwekken, als zou België – eens de grote voortrekker van internationale eenmaking – zich afkeren van internationale regimes en thans bijdragen tot de versnippering van het internationaal maritiem recht.

<sup>278</sup> Zie Blauwboek 1, 150-151, nr. 1.179-1.181.

<sup>279</sup> Zie *supra*, nr. 6.252.

De opzegging van de Regelen van Den Haag en Visby gecombineerd met een uitbreiding van het toepassingsgebied van het CMNI-Verdrag (of althans de relevante bepalingen) tot het zeevervoer ware op het eerste gezicht verdedigbaar vanuit legistiek oogpunt, nu het CMNI-Verdrag een goed gestructureerd en hedendaags regime is, dat bij het zeerecht, maar ook bij het bredere hedendaagse vervoerrecht aanleunt. Van dergelijke wetgevingstechnische werkwijze zijn echter geen voorbeelden bekend, en zij zou België in een uitzonderingspositie plaatsen.

Het behoud van de binding door de Regelen van Den Haag en Visby, met afwijkingen voor gevallen die niet onder het toepassingsgebied van het verdragsregime vallen, is de keuze die de Duitse wetgever recent maakte. Hierdoor ontstaat echter een dualiteit tussen gevallen onder het verdrag, en andere gevallen.

Ingevolge eliminatie komt men automatisch uit bij het laatstvermelde scenario, dat van het behoud van de binding door de Regelen van Den Haag en Visby, waar nodig en voor zover mogelijk binnen de grenzen van het Verdrag aangevuld en verduidelijkt in het licht van hedendaagse ontwikkelingen, met correctie van enkele minder wenselijk geachte jurisprudentiële keuzes.

Hierbij dient te worden genoteerd dat de Regelen van Den Haag en Visby vooralsnog het voordeel hebben dat het een internationaal gangbaar en gekend regime betreft, dat wat de aansprakelijkheid van de zeevervoerder betreft al bij al een redelijk compromis inhoudt. De historische opzet om de resultaatsverbintenis van de vervoerder, die door gebruikmaking van de contractvrijheid geheel kon worden uitgeschakeld, te vervangen door een dwingend gedefinieerde doch niet absolute aansprakelijkheid, die meteen de verhandelbaarheid van cognossementen bevordert, blijft heden ten dage relevant. Hoewel de Regelen nooit tot een volmaakte internationale harmonisering leidden, enerzijds omdat zij in de verdragspartijen niet steeds op dezelfde wijze worden geïnterpreteerd, en anderzijds omdat belangrijke aangelegenheden er niet in worden geregeld (en daarenboven omdat de wijzigingsprotocollen slechts door een minderheid van de oorspronkelijke verdragspartijen werden geratificeerd), wordt het Haagse regime nog steeds beschouwd als "le droit commun du transport maritime international"<sup>280</sup>; vrijwel alle internationaal zeevervoer blijft tot heden, op één of andere basis, door dit stelsel beheerst<sup>281</sup>. De gebrekkige redactie van de Regelen wordt gecompenseerd door de beschikbaarheid van een rijke jurisprudentie<sup>282</sup>.

In overeenstemming met de uitdrukkelijke bepaling van de ondertekeningsprotocollen van de Regelen van Den Haag en het Protocol van Visby worden ook de Regelen in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek ingewerkt<sup>283</sup>. Dit gebeurt in een eerste Onderafdeling van het desbetreffende onderdeel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. De Nederlandstalige versie van de voorgestelde wettekst is gebaseerd op de vertaling die werd gepubliceerd in het Nederlandse Tractatenblad<sup>284</sup>, waaraan enkele redactionele correcties werden aangebracht, om beter bij de authentieke Franse verdragstekst aan te sluiten.

---

<sup>280</sup> Bonassies-Scapel, 603, nr. 889.

<sup>281</sup> Bonassies-Scapel, 611, nr. 903.

<sup>282</sup> Geheel in dezelfde zin Roland, R., "Considération générales sur les Règles de Hambourg", *RHA* 1981-82, (3), 13.

<sup>283</sup> Over deze kwestie, zie uitvoerig Blauwboek 1, 94-128, nr. 1.86-1.129.

<sup>284</sup> Verdrag van 25 augustus 1924 ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement, met bijhorend Protocol van ondertekening (*Trb.* 1953, nr. 109), zoals gewijzigd bij het Protocol van 23 februari 1968 tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924 (*Trb.* 1979, nr. 26) en als verder gewijzigd bij het Protocol van 21 december 1979 tot wijziging van het Internationale Verdrag ter vaststelling van enige eenvormige regelen betreffende het cognossement van 25 augustus 1924, zoals gewijzigd bij het Protocol van 23 februari 1968 (*Trb.* 1985, nr. 122).

Ten slotte dient het behoud van de Regelen van Den Haag en Visby als basisregime gepaard te gaan met enkele correcties van het Belgische recht, waarop hieronder wordt ingegaan. Bedoelde aanvullende bepalingen worden gegroepeerd in een afzonderlijke Onderafdeling van bedoeld onderdeel, dat geldt ingeval Belgisch recht van toepassing is.

Op het volkenrechtelijk vlak verdient het de voorkeur dat België de oorspronkelijke Regelen van Den Haag opzegt. Dergelijke opzegging werd tijdens de voorbereidende werkzaamheden van het Protocol van 1968 door verschillende delegaties als wenselijk aangeduid, en de gevolgen ervan zijn geregeld in de artikelen 6 en 7 van dat Protocol. De opzegging heeft m.n. voor gevolg dat naar Belgisch recht enkel nog de gewijzigde Regelen van Den Haag en Visby gelden, en dat België ten aanzien van de Staten die uitsluitend bij de oorspronkelijke Regelen van Den Haag partij zijn, niet langer gehouden is om de Regelen van Den Haag in hun oorspronkelijke versie toe te passen. Ook Nederland en het Verenigd Koninkrijk zegden om deze reden de oorspronkelijke Regelen van Den Haag op.

**6.306.** In de aanvullende nationale bepalingen dient vooreerst het toepassingsgebied van het dwingende regime preciezer maar ook breder te worden omschreven. Meer bepaald is het wenselijk af te stappen van de door het Hof van Cassatie aangewende theorie dat tussen vervoerder en afzender contractvrijheid geldt, en dat de dwingende regeling enkel van toepassing is in de verhouding tussen de vervoerder en de houder van een verhandeld cognossement. De regeling dient te gelden zowel in de verhouding van de vervoerder tot de afzender die geen bevrachtingsovereenkomst heeft afgesloten met de vervoerder, als in diens verhouding tot de houder van het cognossement of de bestemming.

De restrictieve benadering van het toepassingsgebied van de Regelen van Den Haag en Visby door het hoogste Hof valt moeilijk te verenigen met de tekst zelf van de Regelen, strookt niet met hun ontstaansgeschiedenis, en is internationaal gezien uitzonderlijk. Bovendien leidt dit scenario tot procedurele betwistingen en kunstgrepen, aangezien de belanghebbende partijen de vordering steeds – minstens formeel – op naam van de derde houder van het cognossement willen aanbrengen, teneinde aldus de bescherming van de Regelen van Den Haag en Visby en artikel 91 van de Zeewet te genieten. De vigerende leer is hoe dan ook onverenigbaar met een nieuwe visie waarin het cognossement als determinerend criterium voor de toepasselijkheid van de dwingende regeling wordt losgelaten.

Een verbreding van het toepassingsgebied sluit aan bij de tekst en tevens bij de intenties van de Regelen van Den Haag en Visby, die historisch bedoeld waren als bescherming van de afzenders als zwakkere contractspartijen, die zich de economische macht van de vervoerders moesten laten welgevalen en gedwongen waren draconische toetredingscontracten te accepteren. In zekere mate is deze *ratio legis* vandaag nog steeds actueel. In de relatie tussen afzender en vervoerder is het cognossement nog steeds een typevoorbeeld van een toetredingscontract, vol 'kleine lettertjes' (zowel letterlijk als figuurlijk). De inhoud van de meeste cognossementen is trouwens voor een groot deel overgenomen uit, of minstens gebaseerd op de Regelen van Den Haag en Visby, wat aantoont dat de meeste vervoerders het aanvaardbaar achten dat hun relatie met de afzender door de principes van de Regelen wordt beheerst. Wanneer de Regelen van Den Haag en Visby in deze relatie echter niet dwingend toepasselijk zijn, zoals in België, kan de vervoerder in het cognossement afwijkingen inlassen, die vrijwel steeds in zijn voordeel zijn geschreven. Voor de afzender biedt de wettelijke bescherming van een dwingend regime derhalve nog steeds een nuttige waarborg. In dit verband dient trouwens opgemerkt dat een afzender, die deze bescherming *niet* nodig heeft en contractvrijheid wenst, steeds de mogelijkheid heeft om met de vervoerder een bevrachtingsovereenkomst af te sluiten. In die hypothese genieten afzender en vervoerder de volledige vrijheid om hun onderlinge relaties te regelen zoals zij wensen.

In de buurlanden wordt aanvaard dat de Regelen van Den Haag en Visby van toepassing zijn op de vervoerovereenkomst zoals neergelegd in een cognossement, en dus ook op de verhouding tussen vervoerder en afzender voor zover tussen deze partijen geen bevrachtingsovereenkomst werd gesloten. De recentere zeevervoerovereenkomsten (Regelen van Hamburg en Regelen van Rotterdam) zijn expliciet van toepassing op de zeevervoerovereenkomst als zodanig.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geopteerd voor een beschermingsscenario. Het dwingende regime geldt in de relatie tussen de vervoerder en alle 'ladingpartijen' betrokken bij de vervoerovereenkomst (afzender, bestemming en houder van het vervoerdocument), tenzij tussen de vervoerder en één van deze partijen (in vele gevallen de afzender, doch dit kan ook de bestemming zijn) op normale wijze een bevrachtingsovereenkomst werd gesloten.

**6.307.** In de huidige stand van de wetgeving hangt de toepasselijkheid van het dwingende regime af van de uitgifte van een welbepaald vervoerdocument, met name een verhandelbaar cognossement. Hierboven<sup>285</sup> werd uiteengezet dat deze eenzijdige focus op het cognossement niet meer strookt met de handelspraktijk en niet meer houdbaar is.

In dit verband zijn drie scenario's denkbaar:

- (1) toch vasthouden aan het cognossement als determinerend element voor de toepasselijkheid van het dwingende regime;
- (2) de uitbreiding van het toepassingsgebied tot het cognossement en bepaalde andere, specifiek omschreven vervoerdocumenten, zoals de zeevrachtbrief;
- (3) de uitbreiding van het toepassingsgebied tot de vervoerovereenkomst als zodanig, ongeacht het vervoerdocument dat wordt uitgegeven.

Het eerste scenario is eigenlijk louter theoretisch. Het cognossement heeft zijn rol als algemeen gangbaar vervoerdocument sedert lang verloren. Het gebrek aan een wettelijke regeling voor de andere vervoerdocumenten leidt tot rechtsonzekerheid, welke dient te worden verholpen. Overigens maken ook reeds de Regelen van Den Haag en Visby zelf een opening naar andere vervoerdocumenten. De Regelen van Den Haag en Visby zijn niet enkel van toepassing op cognossementen *sensu stricto*, maar ook op 'soortgelijke' documenten.

Het tweede scenario lijkt realistischer, maar brengt nieuwe problemen met zich. Niet alleen moet worden gekozen welke andere documenten binnen het toepassingsgebied worden gebracht en welke niet, en moeten de geselecteerde documenten nauwkeurig worden gedefinieerd en onderling afgelijnd, maar bovendien riskeert deze werkwijze na verloop van tijd dezelfde problemen te veroorzaken als de huidige wetgeving. Wanneer het toepassingsgebied wordt beperkt tot het cognossement en enkele andere specifiek in de wet vermelde documenten, dreigen nieuwsoortige vervoerdocumenten, die in de toekomst mogelijk door de maritieme en handelspraktijk worden gecreëerd, in een juridisch vacuüm te vallen, en kan nieuwe rechtsonzekerheid ontstaan omdat de wetgever niet in staat is dergelijke ontwikkelingen te volgen.

Het derde scenario is dan ook de meest aangewezen oplossing. Dit is trouwens de werkwijze die ook in de Regelen van Hamburg en de Regelen van Rotterdam wordt gehanteerd: het dwingende regime, neergelegd in het verdrag, wordt van toepassing verklaard op de vervoerovereenkomst als zodanig. Daar waar de Regelen van Hamburg het cognossement nog wel vermelden, spreken de Regelen van Rotterdam enkel nog over het "vervoerdocument" (*transport document*) en het "elek-

---

<sup>285</sup> Zie *supra*, nr. 6.237.

tronisch vervoerbestand" (*electronic transport record*). Ook de Franse wetgever heeft geopteerd voor een ruime toepasselijkheid van het regime, ongeacht het aangewende vervoerdocument<sup>286</sup>.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt met het oog op de bepaling van het toepassingsgebied van het nieuwe regime dan ook teruggegrepen naar de essentie, m.n. de overeenkomst tot vervoer, die eventueel zelfs impliciet wordt gesloten. Of er naast de vervoerovereenkomst nog een afzonderlijk vervoerdocument wordt uitgegeven, en welke vorm dit vervoerdocument aanneemt, heeft voor de toepasselijkheid van de dwingende regeling geen belang meer. De keuze laat de praktijk de vrijheid om binnen een breed afgebakend kader nieuwe vervoerdocumenten in het leven te roepen.

**6.308.** Het Belgisch recht behoeft eveneens correctie wat betreft de omschrijving van het vorderingsrecht tegen de zeevervoerder.

De huidige Belgische rechtspraak, waarin het vorderingsrecht is gekoppeld aan het recht om aflevering van de goederen te vragen, is *in se* verdedigbaar. Deze rechten kunnen immers worden beschouwd als corrolaria. De schadevergoeding die via de averijvordering wordt toegekend is het equivalent dat in de plaats van de vervoerde goederen komt. Desalniettemin wordt er in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voor gekozen om het recht op aflevering en het vorderingsrecht van elkaar te scheiden, en beide aspecten afzonderlijk te regelen. De vereisten waaraan de desbetreffende regelingen moeten voldoen, verschillen immers. Waar het gaat over het recht op aflevering, is van belang dat een eenvoudig toepasbare, duidelijke regeling wordt ingevoerd. Er kan van de zeevervoerder of diens agent niet worden verwacht dat hij in de bestemmingshaven betwistingen zou gaan beslechten over wie nu juist de aflevering van de goederen kan vragen. Dit is niet de taak van de zeevervoerder, die daar trouwens in de huidige, zeer snelle vervoers- en logistieke processen niet de tijd of de middelen toe heeft. De regels inzake aflevering dienen derhalve in eerste instantie eenvoudig en praktisch toepasbaar te zijn. Het vorderingsrecht daarentegen is – per definitie – te situeren in een juridische procedure, waar de tijdsdruk minder groot is en grondig kan worden uitgezocht wie precies de schade heeft geleden en daarvoor vergoeding kan vragen. Dit is in een procedure trouwens een normale taak van de rechter. Inzake het vorderingsrecht ligt de primaire bekommernis dan ook bij de procesefficiëntie, en met name het vermijden dat de partijen en de rechtbank tijd en energie moeten spenderen aan betwistingen die niet de grond van de zaak betreffen. Het abstracte vorderingsrecht, zoals dit thans bestaat in hoofde van de cognossementhouder, geeft regelmatig aanleiding tot betwistingen, precies omdat de vordering formeel moet worden ingesteld door een partij die daar geen persoonlijk belang bij heeft, en omdat de schadelijder in sommige gevallen niet de mogelijkheid heeft om de averijvordering in te stellen.

Wat de buurlanden betreft is het vorderingsrecht enkel in het Verenigd Koninkrijk en in Nederland aan het recht op aflevering gekoppeld. In het Verenigd Koninkrijk kan de averijvordering echter op diverse andere gronden worden gebaseerd, waardoor de beperking in de praktijk minder streng is dan zij lijkt. Nederland kent in dit verband de stringentste opvatting: enkel de recht- en regelmatige houder van het cognossement is vorderingsgerechtigd. In Frankrijk en Duitsland daarentegen zijn ook de afzender en/of de werkelijke schadelijder vorderingsgerechtigd. Voorts is de vergelijking met het rechtsregime onder het CMR-Verdrag inzake wegvervoer nuttig: daar zijn volgens de rechtspraak zowel de geadresseerde als de afzender vorderingsgerechtigd, los van het beschikkingsrecht over de goederen<sup>287</sup>.

---

<sup>286</sup> Zie *supra*, nr. 6.277.

<sup>287</sup> Ponet, F., *De overeenkomst van internationaal wegvervoer/CMR*, Mechelen, Kluwer, 2003, 757, nr. 734a e.v.

In het licht van het bovenstaande en in lijn met de resultaten van de eerste consultatie is er in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voor gekozen om het vorderingsrecht tegen de zeevervoerder afzonderlijk te regelen, los van het recht op aflevering. Daarbij geldt uiteraard als uitgangspunt dat de zeevervoerder voor eenzelfde schade slechts eenmaal vergoeding verschuldigd kan zijn. Het uitbreiden van het vorderingsrecht mag er niet toe leiden dat de vervoerder, die reeds één van de ladingbelanghebbenden vergoed heeft, nadien nog eens zou moeten betalen aan een andere ladingbelanghebbende.

De uitbreiding van het vorderingsrecht mag er ook niet op neerkomen dat eenieder die in het algemeen een belang heeft de vordering kan instellen. Enerzijds valt te vrezen dat de vraag wie in een bepaald geval de schade heeft geleden tot evenveel betwistingen aanleiding zal geven als de vraag wie juridisch als de cognossementhouder is te beschouwen, en anderzijds is de juridische grondslag van een vordering door de werkelijke belanghebbende – die niet de afzender of de cognossementhouder of bestemming is – zeker niet evident. Het niet precies afbakenen van het vorderingsrecht leidt trouwens tot rechtsonzekerheid en fluctuaties in de rechtspraak. Het verdient de voorkeur het verruimde vorderingsrecht alleen toe te kennen aan de afzender en de bestemming, waarbij andere personen worden uitgesloten. De begrippen afzender en bestemming kunnen eenduidig in de wettekst worden gedefinieerd, zodat betwistingen kunnen worden beperkt. De afzender heeft sowieso een rechtstreeks rechtsverband met de vervoerder, en de rechtspositie van de bestemming t.o.v. de vervoerder kan nader bij wet worden omschreven. Aldus liggen de juridische verhoudingen tussen deze beide partijen en de vervoerder duidelijk vast, wat toelaat ook het vorderingsrecht lastens de zeevervoerder juridisch te gronden. Voor de goede orde dient eraan te worden herinnerd dat hier slechts gaat over de averijvordering op grond van de vervoersovereenkomst. Net zoals het geval is onder de gelding van het CMNI-Verdrag inzake vervoer over de binnenwateren<sup>288</sup>, het Verdrag van Montreal inzake luchtvervoer<sup>289</sup> en het CMR-Verdrag<sup>290</sup>, behoort de regeling van het recht om de averijvordering in te stellen geen vorderingen op grond van het gemeen recht (o.a. op grond van onrechtmatige daad) uit te sluiten.

Wanneer de averijvordering zowel door de afzender als door de bestemming kan worden ingesteld, dient nog te worden uitgemaakt hoe het vorderingsrecht van deze respectieve partijen zich t.o.v. elkaar verhoudt. Ook in dit verband zijn diverse scenario's denkbaar:

- (1) een strikt exclusief en sequentieel vorderingsrecht: slechts één van beide partijen kan daadwerkelijk de averijvordering instellen; er wordt bepaald wie primair de vordering moet instellen, en de andere partij kan slechts vorderen op voorwaarde dat de primair vorderingsgerechtigde partij het niet doet;
- (2) een cumulatief vorderingsrecht: beide partijen zijn in gelijke mate vorderingsgerechtigd;
- (3) een tussenvorm tussen de deze beide uitersten.

Het eerste scenario, met strikte regels die bepalen wie in welke omstandigheden kan vorderen, dreigt een nieuw en wellicht complex formalisme in te voeren, dat uiteindelijk moeilijker toepasbaar dreigt te worden dan de huidige regeling, en opnieuw betwistingen zou veroorzaken.

Het tweede scenario, met een cumulatief vorderingsrecht, dat afzender en bestemming in gelijke mate en onafhankelijk van elkaar kunnen uitoefenen, dreigt eveneens problemen te veroorzaken, of minstens niet proceseconomisch te zijn. Het procesrecht kan via de regels inzake aanhangig-

---

<sup>288</sup> Zie art. 22 CMNI-Verdrag.

<sup>289</sup> Zie art. 29 Verdrag van Montreal.

<sup>290</sup> Ponet, F., *De overeenkomst van internationaal wegvervoer/CMR*, Mechelen, Kluwer, 2003, 780-781, nr. 751.



heid en samenhang wel een aantal, maar – zeker in een internationale context – niet alle problemen oplossen. Het verdient de voorkeur dubbele vorderingen zoveel mogelijk te vermijden.

In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geopteerd voor een tussenvorm, waarbij de bestemming steeds kan vorderen, en de afzender indien hij schade aantoon, met dien verstande dat betaling aan de ene bevrijdend is ten opzichte van de andere.

**6.309.** Een volgende correctie is nodig m.b.t. deklading.

Wat de interpretatie van de Haagse Regelen betreft wordt ervan uitgegaan dat de dwingende regeling blijft gelden in geval van deklading die niet aan de uitsluitingsvoorwaarden voldoet en dat zelfs wanneer de deklading in de concrete omstandigheden van het geval niet verenigbaar is met een behoorlijke zorg voor de lading, de vervoerder nog steeds de beperking van aansprakelijkheid kan invoeren. Deze verdragsinterpretatie kan echter bezwaarlijk in de wettekst worden ingeschreven.

In het nationale wettelijke regime kunnen wel een aantal gevallen worden geïdentificeerd waarin goederen rechtmatig aan dek kunnen worden vervoerd. Daarmee wordt aangesloten bij de situatie in alle buurlanden, bij de tekst en de oorspronkelijke bedoeling van de Regelen van Den Haag en Visby en bij de internationale tendens welke blijkt uit de Regelen van Hamburg, de Regelen van Rotterdam en het CMNI.

**6.310.** In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden de bestaande bepalingen inzake foutvracht en halve vracht quasi ongewijzigd overgenomen, zij het geherformuleerd met het oog op toepassing op vervoerovereenkomsten.

Het concept foutvracht bestaat in alle buurlanden. In verschillende rechtssystemen moet de vervoerder aantonen welke schade hij werkelijk geleden heeft, en worden uitgespaarde kosten en de opbrengst van vervanglading in mindering gebracht. Het betreft dus geen forfaitaire schadevergoeding.

Naar Belgisch recht is de afzender die de vervoerovereenkomst eenzijdig verbreekt, bijv. door de goederen niet aan te leveren, een forfaitaire schadevergoeding verschuldigd, gelijk aan de helft van de overeengekomen vracht. In de nieuwe Duitse wetgeving heeft de vervoerder de keuze tussen vergoeding van de werkelijke schade en een forfaitaire schadevergoeding, gelijk aan een derde van de overeengekomen vracht. Met het oog op de rechtszekerheid en het belangenevenwicht en bij ontstentenis van vragen om verandering tijdens de eerste consultatie is er in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voor geopteerd het forfaitaire stelsel te bekrachtigen.

De bepaling dat de bevrachter die meer goederen inlaadt dan overeengekomen hiervoor vracht moet betalen op voet van de bij de charterpartij bedongen prijs wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek weggelaten.

**6.311.** De Regelen van Den Haag en Visby bepalen niets over het recht op aflevering. Artikel 89 van de Zeewet bepaalt dat enkel de houder van het cognossement op aflevering recht heeft. Deze regel kan bezwaarlijk worden veranderd aangezien het exclusieve recht op aflevering een essentieel kenmerk is van het cognossement als waardepapier. Wanneer het toepassingsgebied van de wettelijke regeling wordt uitgebreid tot de vervoerovereenkomst, ongeacht het gebruikte type vervoerdocument, volstaat de huidige regel niet meer en moet ook worden geregeld wie recht heeft op aflevering wanneer een ander type vervoerdocument werd uitgegeven, en wie recht heeft

op aflevering wanneer geen afzonderlijk vervoerdocument werd uitgegeven. Terzake kan aansluiting worden gezocht bij de Regelen van Rotterdam (art. 45-47).

**6.312.** Het in artikel 124 Zeewet neergelegde verbod om de goederen aan boord te houden kan in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden vervangen door een ruimere regeling van het retentierecht van de vervoerder, waarin wordt bevestigd dat dit recht enkel geldt voor schuldvorderingen die rechtstreeks betrekking hebben op de teruggehouden goederen. Ook de Nederlandse wetgeving kent de vervoerder uitdrukkelijk een retentierecht op de vervoerde goederen toe.

**6.313.** De thans geldende regeling inzake het voorrecht van de vervoerder op de lading levert weinig problemen op. De aanduiding van de bevoorrechte vorderingen kan evenwel worden verduidelijkt. Terzake wordt voorgesteld het voorrecht te laten slaan op alle vorderingen van de vervoerder die rechtstreeks betrekking hebben op de vervoerde goederen. Hieronder vallen uiteraard de vorderingen wegens vracht of bijkomende kosten en wegens averij, die thans ook bevoorrecht zijn. Ook andere aan de vervoerder verschuldigde bedragen zoals overliggelden en foutvracht komen in aanmerking. Deze beperkte uitbreiding van het voorrecht t.o.v. de thans bestaande regeling wordt gerechtvaardigd doordat deze kosten of bedragen specifiek op de vervoerde goederen betrekking hebben. In Duitsland en Nederland beschikt de vervoerder over een vergelijkbaar voorrecht. Zoals hierboven vermeld<sup>291</sup>, kan de vervoerder i.v.m. de bedoelde kosten of bedragen ook zijn retentierecht op de goederen uitoefenen.

**6.314.** M.b.t. de actiemogelijkheden voor de vervoerder bij niet-afhaling van de goederen bestaat heden geen adequate regeling. Onder het huidige recht (art. 123 en 267 Zeewet) kan de zeevervoerder alleen tot verkoop overgaan ingeval hem nog vracht verschuldigd is, echter niet wanneer de vracht reeds is ontvangen. De zeevervoerder moet de vervoerde goederen kunnen verkopen wanneer deze, na verloop van een voldoende lange wachttijd, niet zijn afgehaald. Ook dit sluit bij de Regelen van Rotterdam aan (art. 48.2)<sup>292</sup>.

**6.315.** Verder is het aangewezen in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een regeling op te nemen m.b.t. de aansprakelijkheid voor vertraging. De Regelen van Den Haag en Visby besteden hier geen aandacht aan. Onder de Regelen van Rotterdam is de zeevervoerder echter enkel aansprakelijk voor vertragingsschade indien tussen partijen een afleveringstermijn werd overeengekomen. Er wordt voor geopteerd bij deze laatste regeling aan te sluiten.

**6.316.** Wat de belangrijke IPR-aspecten betreft, is de speelruimte van de Belgische wetgever beperkt.

In de mate dat de rechtsmacht inzake geschillen over vervoerovereenkomsten wordt beheerst door de Brussel I-Verordening<sup>293</sup>, kan de wetgever niet ingrijpen. Voor verweerders die niet in de EU gevestigd zijn, blijft artikel 96 WIPR gelden. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek kan echter worden bepaald dat de Belgische rechters, onverminderd andere bevoegdheidsgronden, bevoegd zijn om kennis te nemen van vorderingen aangaande zeevervoerovereenkomsten indien de goederen, overeenkomstig de bepalingen van de vervoerovereenkomst, vanuit of naar België zijn vervoerd of moesten worden vervoerd. Aldus

---

<sup>291</sup> Zie *supra*, nr. 6.312.

<sup>292</sup> Bij de eindredactie zal een nadere afstemming nodig zijn op de corresponderende bepalingen eerder ontworpen voor goederenbehandeling (zie Blauwboek 7).

<sup>293</sup> Vanaf 10 januari 2015 door de herschikte Brussel I-Verordening.

wordt de Belgische regel in overeenstemming gebracht met de rechtspraak van het Europese Hof inzake luchtvervoerovereenkomsten.

De kwestie van bevoegdheidsbedingen wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek benaderd via de regeling van de rechtspositie van de bestemming. Terzake wordt de klassieke, door het Hof van Cassatie bevestigde Belgische opvatting, dat de derde houder van het cognossement niet de rechtsopvolger is van de afzender, maar eigen rechten en verplichtingen heeft, expliciet neergelegd in het wetboek, en verruimd tot de bestemming in het algemeen. Het toepassingsgebied van de regeling wordt immers uitgebreid tot de vervoerovereenkomst in het algemeen, zodat niet alleen meer de positie van de houder van een cognossement in overweging moet worden genomen. De bestemming is derhalve niet de rechtsopvolger van de afzender, en treedt niet in diens rechten en verplichtingen. De bestemming (die niet tegelijkertijd de afzender is) is geen initiële partij bij de vervoerovereenkomst, en wordt er ook later in principe geen partij bij, tenzij hij daartoe duidelijk de wens uitdrukt. Derhalve is het vervoerdocument tussen de vervoerder en de bestemming geen contract, maar uiteraard bestaat het wel en bevat het clausules die de vervoerder van toepassing wil zien op het vervoer. Terzake wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek voorgesteld te bepalen dat bedingen die een bijzondere wilsovereenstemming tussen partijen vereisen, i.h.b. een bevoegdheids- of arbitragebeding, slechts tegenstelbaar zijn aan de bestemming op voorwaarde dat deze uitdrukkelijk met dit beding heeft ingestemd<sup>294</sup>.

Ten slotte wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek bepaald dat de nationale bepalingen inzake het vervoer van goederen over zee bepalingen van bijzonder dwingend recht zijn in de zin van de Rome I-Verordening. Klassiek stelt de Belgische rechtspraak en rechtsleer dat de ladingbelanghebbenden hun bescherming niet mogen verliezen door een eenvoudige rechtskeuze en dat artikel 91 van de Zeewet, als dwingend maar evenwichtig wettelijk regime van essentieel belang is voor een uitgesproken import-, export-, transit-, haven- en scheepvaarteconomie als de Belgische.

**6.317.** Anders dan de voorgaande verdragsregimes, regelen de Regelen van Rotterdam (art. 50 e.v.) uitdrukkelijk het beschikkingsrecht over de goederen. Zolang België partij blijft bij het Haagse regime, kan de nationale wetgever terzake een eigen regime uitwerken. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is er echter voor geopteerd dit niet te doen, omdat daartoe in rechtspraak en rechtsleer en tijdens de eerste consultatie geen concrete nood is gebleken. De corresponderende bepaling van het CMR-Verdrag (art. 12) wordt in de praktijk nauwelijks toegepast.

**6.318.** Evenmin wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek een regeling opgenomen m.b.t. de beperking van aansprakelijkheid door de ladingbelanghebbende. Ook in de Regelen van Rotterdam is daarover niets geregeld. Hoewel de invoering van een beperkingsregime verdedigbaar is, blijkt het erg moeilijk een goede berekeningsmethode te vinden. Het verdient de voorkeur dat België in dit verband eventuele verdere internationale ontwikkelingen afwacht.

**6.319.** In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geen regeling opgenomen betreffende elektronische cognossementen en vervoerdocumenten. Elektronische cognossementen en vervoerdocumenten zijn heden (nog) niet gangbaar. De gemeenrechtelijke regeling inzake langs elektronische weg gesloten contracten en elektronische handtekeningen, thans neergelegd in respectievelijk artikel 16 van de Wet van 11 maart 2003 betreffende bepaalde juridische aspecten van

---

<sup>294</sup> Logischerwijze zal deze regeling voorrang moeten hebben op de in Blauwboek 2 voorgestelde regeling betreffende de zelfregulering. Hieraan zal bij de eindredactie gepaste aandacht worden besteed.

de diensten van de informatiemaatschappij<sup>295</sup> en artikel 1322, lid 2 van het Burgerlijk Wetboek<sup>296</sup>, biedt reeds een juridisch kader. Ook de in artikel 2281 van het Burgerlijk Wetboek<sup>297</sup> neergelegde gemeenrechtelijke regeling inzake mededelingen en kennisgevingen, welke eveneens bezwaren of protesten omvatten<sup>298</sup>, behoeft geen wijziging of aanvulling. De Regelen van Rotterdam bevatten in Hoofdstuk 3 een specifieke regeling inzake elektronische vervoerdocumenten, maar aan een overname daarvan lijkt momenteel geen nood te bestaan.

**6.320.** Voorts wordt in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek geen regeling opgenomen m.b.t. multimodaal vervoer of de aansprakelijkheid van de zeevervoerder voor schade tijdens het voor- en natransport waartoe hij zich desgevallend heeft verbonden.

Tijdens de eerste publieke consultatie wezen de respondenten een uitbreiding van het dwingend rechtsregime m.b.t. het goederenvervoer over zee tot multimodaal vervoer unaniem af. Wat de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade tijdens het voor- en natransport betreft, lijkt de geldende rechtspraak voldoening te geven. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat het voor- en natransport mogelijk onder een ander dwingendrechtelijk vervoerregime valt.

#### E) SLOTSOM

**6.321.** In de huidige internationale context verdient de voorkeur dat België gebonden blijft door de Regelen van Den Haag en Visby. De Regelen van Hamburg zijn geen realistisch alternatief. Of de Regelen van Rotterdam internationaal zullen doorbreken, is momenteel niet duidelijk, en het verdient de voorkeur dat België in dit verband een afwachtende houding aanneemt.

Wel is het dringend noodzakelijk dat het nationale recht m.v.t. goederenvervoer overzee wordt gecorrigeerd. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- het toepassingsgebied van de wettelijke regeling wordt uitgebreid tot vervoerovereenkomsten in het algemeen, ongeacht het soort vervoerdocument;
- de bescherming van het dwingende regime wordt uitgebreid tot alle partijen die bij de vervoerovereenkomst zijn betrokken;
- het vorderingsrecht tegen de zeevervoerder wordt enigermate breder uitgewerkt dan onder het huidige recht;
- de regeling m.b.t. deklading wordt in overeenstemming gebracht met de economische realiteit en hedendaagse internationale regelgevende tendenzen;
- de regelingen van de Zeewet m.b.t. foutvracht en halve vracht worden geëxpliciteerd;
- het recht op aflevering wordt geregeld voor de gevallen waarin geen cognossement is uitgegeven;
- het retentierecht en het voorrecht van de vervoerder worden uitdrukkelijk wettelijk geregeld;
- de actiemogelijkheden voor de vervoerder bij niet-afhaling worden gedefinieerd;
- er wordt een regeling ingevoerd m.b.t. aansprakelijkheid voor vertraging;

---

<sup>295</sup> BS 17 maart 2003. Deze Wet verzekert samen met de Wet van 11 maart 2003 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet (BS 17 maart 2003) de omzetting in het nationale recht van Richtlijn (EG) nr. 2000/31 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2000 betreffende bepaalde juridische aspecten van de diensten van de informatiemaatschappij, met name de elektronische handel, in de interne markt ("Richtlijn inzake elektronische handel") (Pb 17 juli 2000, L 178/1).

<sup>296</sup> Dit tweede lid werd ingevoerd door artikel 2 van de Wet van 20 oktober 2000 tot invoering van het gebruik van telecommunicatiemiddelen en van de elektronische handtekening in de gerechtelijke en de buitengerechtelijke procedure (BS 22 december 2000).

<sup>297</sup> Dit artikel werd ingevoerd door artikel 3 van bovengenoemde Wet van 20 oktober 2000.

<sup>298</sup> Parl. St. Kamer, B.Z. 1999, nr. 38/1, 2.

- de rechtsmacht van de Belgische rechters m.b.t. geschillen over zeevervoerovereenkomsten wordt geëxpliciteerd;
- de geldigheid van bevoegdheidsbedingen wordt nader geregeld door een omschrijving van de rechtspositie van de bestemming.

## **B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING**

### **B.1. ONDERAFDELING 1. REGELEN VAN DEN HAAG EN VISBY**

#### **B.1.1. ARTIKEL 6.86. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN**

##### **A) WETTEKST**

**6.322.**

### **Afdeling 2 - Goederenvervoer**

#### **Onderafdeling 1 - Regelen van Den Haag en Visby**

##### ***Artikel 6.86. Begripsomschrijvingen***

**In deze Onderafdeling wordt verstaan onder:**

- 1° “vervoerder”:** de eigenaar van het schip of de bevrachter, die partij is bij een vervoerovereenkomst met een afzender;
- 2° “vervoerovereenkomst”:** uitsluitend een vervoerovereenkomst, waarvan blijkt uit een cognossement of enig soortgelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee, met inbegrip van het cognossement of soortgelijk stuk uitgegeven krachtens een charterpartij van het ogenblik af dat dit de verhoudingen regelt tussen de vervoerder en de cognossementhouder;
- 3° “goederen”:** zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading, die, bij de vervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd;
- 4° “schip”:** elk vaartuig gebruikt voor het vervoer van de goederen over zee;
- 5° “vervoer van goederen”:** de tijd verlopen van de inlading van de goederen aan boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip;
- 6° “Regelen van Den Haag en Visby”:** het internationaal verdrag voor de eenmaking van bepaalde regelen betreffende cognossementen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924 en gewijzigd door het Protocol ondertekend te Brussel op 23 februari 1968 en door het Protocol ondertekend te Brussel op 21 december 1979;
- 7° “Verdragsluitende Staat”:** een Staat die door de Regelen van Den Haag en Visby gebonden is.

##### **B) TOELICHTING**

**6.323.** De voorgestelde bepaling bevat begripsomschrijvingen welke letterlijk zijn overgenomen uit artikel 1 van de Regelen van Den Haag en Visby.

#### B.1.2. ARTIKEL 6.87. INTERNATIONALE TOEPASSING

##### A) WETTEKST

3.324.

##### *Artikel 6.87. Internationale toepassing*

De bepalingen van deze Onderafdeling zijn van toepassing op elk cognossement dat betrekking heeft op vervoer van goederen tussen havens in twee verschillende Staten, indien:

1° het cognossement is uitgegeven in een Verdragsluitende Staat; of

2° het vervoer plaatsvindt vanuit een haven in een Verdragsluitende Staat; of

3° het cognossement bepaalt dat de overeenkomst wordt beheerst door de Regelen van Den Haag en Visby of door enige wet die de Regelen toepasselijk verklaart of uitvoering geeft, ongeacht de nationaliteit van het schip, de vervoerder, de afzender, de bestemming of enige andere betrokken persoon.

##### B) TOELICHTING

6.325. De voorgestelde bepaling berust op artikel 10 van de Regelen van Den Haag en Visby.

#### B.1.3. ARTIKEL 6.88. MATERIËLE TOEPASSING

##### A) WETTEKST

6.326.

##### *Artikel 6.88. Materiële toepassing*

Onverminderd de bepalingen van artikel 6.94 is de vervoerder in alle overeenkomsten tot vervoer van goederen over zee, met betrekking tot de lading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing van die goederen, belast met de aansprakelijkheden en verplichtingen hieronder vermeld, gelijk hij geniet van de daar bepaalde rechten en ontheffingen.

##### B) TOELICHTING

6.327. De voorgestelde bepaling berust op artikel 2 van de Regelen van Den Haag en Visby.

#### B.1.4. ARTIKEL 6.89. UITLEGGING

##### A) WETTEKST

6.328.

##### *Artikel 6.89. Uitlegging*

Dit Hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met de Regelen van Den Haag en Visby.

B) TOELICHTING

6.329. De voorgestelde bepaling sluit aan bij vergelijkbare bepalingen elders in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

B.1.5. ARTIKEL 6.90. RECHTEN EN PLICHTEN

A) WETTEKST

6.330.

*Artikel 6.90. Rechten en plichten*

§ 1. De vervoerder is gehouden voor en bij de aanvang van de reis redelijke zorg aan te wenden voor:

1° het zeewaardig maken van het schip;

2° het voldoende bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;

3° het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, vries- en koelkamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen worden vervoerd, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

§ 2. Onder voorbehoud van artikel 6.91 moet de vervoerder overgaan tot passende en zorgvuldige inlading, behandeling, stuwing, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen.

§ 3. Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben moet de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:

1° de belangrijkste voor het onderkennen van de goederen nodige merken, zoals deze vóór het begin der inlading door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken op de niet verpakte goederen of op de kisten of verpakkingen, die de goederen inhouden, door stempeling of op enige andere wijze duidelijk aangebracht zijn op zodanige wijze, dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;

2° hetzij aantal der colli of het stuktal der goederen, hetzij de hoeveelheid of het gewicht, naargelang der omstandigheden, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;

3° de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen.

Geen vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder is evenwel verplicht een cognossement af te geven inhoudende merken, getal, hoeveelheid of gewicht, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden, dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het nagaan waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.

§ 4. Een dergelijk cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, van de ontvangst door de vervoerder van de goederen zoals zij beschreven zijn overeenkomstig § 3, 1°, 2° en 3°.

Tegenbewijs is echter niet toegelaten wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde te goeder trouw

§ 5. De afzender wordt geacht op het ogenblik van de inontvangstneming tegenover de vervoerder in te staan voor de juistheid van de door hem opgegeven merken, getal, hoe-

veelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verliezen, schaden en kosten, ontstaan ten gevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in geen deele zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst ten opzichte van elke andere persoon dan de afzender voortvloeien.

§ 6. Tenzij aan de vervoerder of zijn agent in de loshaven, voor of op het oogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon schriftelijk kennis is gegeven van de verliezen of de schaden en van de algemene aard van deze verliezen of schaden, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden, dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd, zoals zij in het cognossement zijn omschreven.

Zijn de verliezen of schaden niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed door beide partijen gezamenlijk werd vastgesteld op het oogenblik van de inontvangstneming.

Onder voorbehoud van het bepaalde in § 7, zijn de vervoerder en het schip in elk geval van elke aansprakelijkheid uit welken hoofde dan ook in verband met de goederen ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen een jaar nadat zij zijn afgeleverd of behoorden te zijn afgeleverd. Deze termijn kan echter worden verlengd bij overeenkomst tussen partijen, gesloten nadat de gebeurtenis die de vordering heeft doen ontstaan heeft plaatsgevonden.

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of beschadiging heeft plaats gehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkander over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de goederen en het natellen van de colli te vergemakkelijken.

§ 7. Wanneer de goederen zijn ingeladen, wordt door de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder aan de afzender op zijn verlangen een cognossement afgegeven met de vermelding “geladen”, mits de afzender, indien hij vooraf enig op die goederen rechtgevend stuk heeft ontvangen, dit tegen afgifte van het “geladen” cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de agent heeft eveneens het recht in de haven van inlading op het oorspronkelijk afgegeven stuk de naam van het schip of van de schepen, waarin de goederen werden geladen en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde stuk, mits inhoudende de in artikel 3, § 3, vermelde bijzonderheden, als een “geladen” cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.

§ 8. Iedere bepaling, beding of afspraak in een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen, in dit artikel voorzien, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in deze Onderafdeling is voorzien, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een beding, krachtens welk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt, of elk ander beding van vergelijkbare strekking, wordt geacht te zijn gemaakt ten einde de vervoerder van aansprakelijkheid te ontheffen.

#### B) TOELICHTING

6.331. De voorgestelde bepaling berust op artikel 3 van de Regelen van Den Haag en Visby.



In § 1 is sprake van "redelijke" en niet van "behoorlijke" zorg, omdat dit taalkundig het best aansluit bij het authentieke Franse "diligence raisonnable" (in het Engels *due diligence* genoemd).

Artikel 3.6*bis* van de Regelen is hier niet overgenomen, aangezien het invulling krijgt in het hieronder voorgestelde artikel 6.118 betreffende de verjaring.

#### B.1.6. Artikel 6.91. Ontheffingen en beperking van aansprakelijkheid

##### A) WETTEKST

6.332.

#### ***Artikel 6.91. Ontheffingen en beperking van aansprakelijkheid***

§ 1. Noch de vervoerder noch het schip is aansprakelijk voor verliezen of schade, ontstaan ten gevolge van of voortvloeiend uit onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk uit te rusten, te bemannen of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen vervoerd worden, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij artikel 6.90, § 1. Telkens als verlies of schade het gevolg is van onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de uitoefening van de redelijke zorg op de vervoerder of op elke andere persoon, die mocht beweren krachtens dit artikel van aansprakelijkheid te zijn ontheven.

§ 2. Noch de vervoerder noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan ten gevolge van:

- 1° een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de gezagvoerder, een lid van de bemanning, de loods of een ondergeschikte van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het beheer van het schip;
- 2° brand, tenzij veroorzaakt door opzet of schuld van de vervoerder;
- 3° gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren;
- 4° onvermijdelijke natuurlijke toevallen;
- 5° oorlogshandelingen;
- 6° daden van publieke vijanden;
- 7° aanhouding of dwangmaatregelen van het staatsgezag, overheden of het volk, of een gerechtelijk beslag;
- 8° quarantainemaatregelen;
- 9° een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar der goederen, zijn agent of vertegenwoordiger;
- 10° werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, ten gevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;
- 11° oproer of ongeregelheden;
- 12° redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee;
- 13° verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies of beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek van de goederen;
- 14° onvoldoende verpakking;
- 15° onvoldoende of gebrekkige merken;
- 16° verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;

17° een andere oorzaak, niet bestaand uit opzet of schuld van de vervoerder, noch uit opzet of schuld van de agenten of ondergeschikten van de vervoerder; doch de bewijslast rust op degene, die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen, dat noch de schuld van de vervoerder zelf, noch zijn opzet, noch de schuld of het opzet van de agenten of de ondergeschikten van de vervoerder tot het verlies of de schade heeft bijgedragen.

§ 3. De afzender is niet aansprakelijk voor door de vervoerder of het schip geleden verliezen of schaden, ontstaan door of voortvloeiend uit enigerlei oorzaak zonder dat er sprake is van handeling, schuld of nalatigheid van de afzender, zijn agenten of zijn ondergeschikten.

§ 4. Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een inbreuk op deze Onderafdeling of op de vervoerovereenkomst, en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige beschadiging, daardoor ontstaan.

§ 5.1. Tenzij de aard en de waarde van de goederen zijn opgegeven door de afzender vóór hun inlading en deze opgave in het cognossement is opgenomen, is noch de vervoerder noch het schip in enig geval aansprakelijk voor enig verlies van of enige schade aan de goederen of met betrekking tot deze voor een bedrag hoger dan 666,67 rekeneenheden per collo of eenheid, dan wel 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht der verloren gegane of beschadigde goederen, waarbij het hoogste dezer bedragen in aanmerking moet worden genomen.

§ 5.2. Het totale verschuldigde bedrag wordt berekend met inachtneming van de waarde van zodanige goederen ter plaatse en ten dage waarop de goederen volgens de overeenkomst zijn gelost of zouden moeten zijn gelost.

De waarde van de goederen wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of, wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de normale waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.

§ 5.3. Wanneer een laadkist, een laadbord of dergelijk vervoergerei is gebezigd om goederen bijeen te brengen, wordt iedere collo of eenheid die volgens vermelding in het cognossement in dat vervoergerei is verpakt, beschouwd als een collo of eenheid als bedoeld in dit lid. Behalve in het geval hiervoor omschreven, wordt dit vervoergerei als collo of eenheid beschouwd.

§ 5.4. De in dit artikel genoemde rekeneenheid is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De onder § 5.1 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid volgens de waarde van die munteenheid op een door de wet van het gerecht, waarvoor de vordering aanhangig is, vast te stellen datum.

§ 5.5. Noch de vervoerder, noch het schip kan de in dit lid bepaalde aansprakelijkheidsbeperking inroepen, wanneer bewezen is dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder, geschied hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

§ 5.6. De in § 5.1. bedoelde opgave schept, indien zij in het cognossement is opgenomen, een vermoeden behoudens tegenbewijs, maar bindt niet de vervoerder, die haar kan betwisten.

§ 5.7. Bij overeenkomst tussen de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder enerzijds en de afzender anderzijds, mogen andere maximumbedragen dan die, genoemd onder het § 5.1 worden bepaald, mits dit overeengekomen maximumbedrag niet lager zij dan het daar genoemde overeenkomstige maximumbedrag.

§ 5.8. Noch de vervoerder noch het schip is in enig geval aansprakelijk voor verlies van of schade aan goederen of met betrekking tot deze, indien aard of waarde daarvan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk in het cognossement is opgegeven.

§ 6. Goederen van ontvlambare, ontplofbare of gevaarlijke aard, tot lading waarvan de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan gekend had, mogen te allen tijde en op iedere plaats door de vervoerder worden gelost, vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze goederen is aansprakelijk voor alle schade en onkosten, middellijk of onmiddellijk ontstaan ten gevolge van de inlading ervan. Indien een van deze goederen, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag het eveneens door de vervoerder worden gelost, vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor averij-grosse, indien daartoe gronden bestaan.

#### B) TOELICHTING

6.333. De voorgestelde bepaling berust op artikel 4 van de Regelen van Den Haag en Visby.

#### B.1.7. ARTIKEL 6.92. AANSPRAKELIJKHEIDSGRONDEN EN ONDERGESCHIKTEN

#### A) WETTEKST

6.334.

#### *Artikel 6.92. Aansprakelijkheidsgronden en ondergeschikten*

§ 1. De ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid als voorzien in deze Onderafdeling zijn van toepassing op iedere vordering tegen de vervoerder strekkende tot vergoeding van verlies van of schade aan goederen waarop een vervoerovereenkomst betrekking heeft, ongeacht of de vordering wordt gegrond op de aansprakelijkheid uit overeenkomst dan wel op aansprakelijkheid buiten overeenkomst.

§ 2. Wordt een zodanige vordering ingesteld tegen een ondergeschikte van de vervoerder, dan kan deze ondergeschikte zich beroepen op de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid waarop de vervoerder zich op grond van deze Onderafdeling kan beroepen.

§ 3. Het totaal van de bedragen, verhaalbaar op de vervoerder en zijn ondergeschikten, overtreft in dit geval niet de in deze Onderafdeling bepaalde grens.

§ 4. De ondergeschikte kan zich evenwel niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, wanneer bewezen is dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van deze ondergeschikte, gepleegd hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

B) TOELICHTING

6.335. De voorgestelde bepaling berust op artikel 4<sup>bis</sup> van de Regelen van Den Haag en Visby.

B.1.8. ARTIKEL 6.93. AFWIJKENDE BEDINGEN EN CHARTERPARTIJEN

A) WETTEKST

6.336.

*Artikel 6.93. Afwijkende bedingen en charterpartijen*

Een vervoerder is vrij zijn rechten en ontheffingen geheel of gedeeltelijk op te geven of zijn aansprakelijkheden en verbintenissen te vermeerderen, zoals deze en gene in deze Onderafdeling zijn bepaald, mits deze afstand of deze vermeerdering wordt vermeld in het de afzender afgegeven cognossement.

Geen bepaling van deze Onderafdeling is van toepassing op charterpartijen; maar als in het geval van een bevracht schip cognossementen worden afgegeven, zijn deze aan de voorschriften van deze Onderafdeling onderworpen. Geen voorschrift in deze Onderafdeling wordt beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent averij-grosse.

B) TOELICHTING

6.337. De voorgestelde bepaling berust op artikel 5 van de Regelen van Den Haag en Visby.

B.1.9. ARTIKEL 6.94. BIJZONDERE VERLADINGEN

A) WETTEKST

6.338.

*Artikel 6.94. Bijzondere verladingen*

Onverminderd de bepalingen der voorgaande artikelen zijn een vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder en een afzender vrij, omtrent bepaalde goederen, welke ook, een overeenkomst aan te gaan met zodanige bedingen als hen goed zullen dunks aangaande:

- de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid van de vervoerder betreffende deze goederen;
- de rechten en ontheffingen van de vervoerder ten aanzien van deze goederen;
- voorzover zodanig beding niet strijdig is met de openbare orde, de verplichtingen in verband met de zeewaardigheid van het schip;
- de zorg en achtzaamheid van zijn ondergeschikten of agenten van de vervoerder wat betreft de inlading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing der over zee vervoerde goederen;

mits in dit geval geen cognossement is of wordt uitgegeven en de bepalingen van de getroffen afspraak opgenomen zijn in een ontvangstbewijs, dat een niet verhandelbaar stuk is en hiervan melding maakt.

Elke zo gesloten overeenkomst heeft volledig rechtsgevolg.

Dit artikel is echter niet van toepassing op gewone handelsverschepingen, bewerkstelligd bij gelegenheid van gewone handelsverrichtingen, maar slechts op andere verladingen, waarbij de hoedanigheid en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de bedingen en de bepalingen, waarop het vervoer plaats moet vinden, zodanig zijn, dat ze een bijzondere afspraak rechtvaardigen.

B) TOELICHTING

6.339. De voorgestelde bepaling berust op artikel 6 van de Regelen van Den Haag en Visby.

B.1.10. ARTIKEL 6.95. TIJD VOOR INLADING EN NA LOSSING

A) WETTEKST

6.340.

*Artikel 6.95. Tijd voor inlading en na lossing*

Geen bepaling van deze Onderafdeling verbiedt een vervoerder of een afzender in een overeenkomst bedingen, bepalingen, voorbehouden of ontheffingen van de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid van de vervoerder of het schip op te nemen betreffende verlies of schade aan de goederen overkomen, of in verband met de bewaking, zorg en behandeling ervan, vóór de inlading in of volgend op de lossing uit het schip, waarmede de goederen over zee worden vervoerd.

B) TOELICHTING

6.341. De voorgestelde bepaling berust op artikel 7 van de Regelen van Den Haag en Visby.

B.1.11. ARTIKEL 6.96. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

6.342.

*Artikel 6.96. Andere regelgeving*

§ 1. De bepalingen van deze Onderafdeling laten de rechten en de verplichtingen van de vervoerder onverlet welke voortvloeien uit enige thans geldende wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen.

§ 2. Deze Onderafdeling laat de bepalingen onverlet van internationale verdragen of nationale wetten die de aansprakelijkheid wegens kernschade regelen.

B) TOELICHTING

**6.343.** De voorgestelde bepaling berust op de artikelen 8 en 9 van de Regelen van Den Haag en Visby.

B.2. ONDERAFDELING 2. AANVULLENDE BEPALINGEN

B.2.1. ARTIKEL 6.97. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

A) WETTEKST

**6.344.**

**Onderafdeling 2 – Aanvullende bepalingen**

***Artikel 6.97. Begripsomschrijvingen***

**In deze Afdeling wordt verstaan onder:**

**1° "zeevervoerovereenkomst": elke overeenkomst waarbij een partij, vervoerder genoemd, zich er tegenover een afzender en tegen vergoeding toe verbindt om goederen te vervoeren over zee;**

**2° "bestemming": degene die overeenkomstig artikel 6.110 recht heeft op aflevering;**

**3° "vertraging": de overschrijding van de termijn overeengekomen voor aflevering van de goederen op de plaats van bestemming.**

B) TOELICHTING

**6.345.** De voorgestelde Onderafdeling 2 bevat "Aanvullende bepalingen". Hiermee wordt bedoeld dat deze nationale bepalingen de Regelen van Den Haag en Visby aanvullen, niet dat het om aanvullend recht gaat. Integendeel gaat het grotendeels om dwingendrechtelijke bepalingen (zie art. 6.103).

**6.346.** De onder het 1° opgenomen definitie van de vervoerovereenkomst verzekert dat het toepassingsgebied van het dwingende regime wordt uitgebreid tot andere vervoerovereenkomsten dan deze onder cognossement, en dat de documentaire benadering van het toepassingsgebied wordt verlaten. Het element vergoeding (echter niet: winstoogmerk) is essentieel want een welwillend kosteloos optredende vervoerder kan bezwaarlijk aan een dwingend aansprakelijkheidsregime worden onderworpen. De afzender is de contractuele wederpartij van de zeevervoerder, maar niet noodzakelijk de inlader die de goederen aan deze laatste overhandigt.

Wanneer de overeenkomst tevens de kenmerken van een bevrachtingsovereenkomst vertoont, of twijfel bestaat, dient de kwalificatie als vervoerovereenkomst voorrang te genieten (dit wordt gereflecteerd in het gebruik van het woord "elke"). De benaming van de overeenkomst of het vervoerdocument is niet beslissend. Wanneer partijen echter op normale wijze en te goeder trouw teruggrijpen naar een internationale standaardovereenkomst voor charter parties, of wanneer voor bevrachtingen typische clausules worden opgenomen (bijv. inzake overliggeld), liggen sterke indicaties voor dat het om een bevrachtingsovereenkomst gaat. Uiteraard beoogt de voorgestelde wettekst niet afbreuk te doen aan de inzake bevrachtingsovereenkomsten internationaal gangbare contractvrijheid.

De vervoereenkomst zoals gedefinieerd in de Regelen van Den Haag en Visby (art. 6.86, 2°) kan worden beschouwd als een subcategorie van de alhier voorgestelde, bredere definitie.

**6.347.** Het begrip vertraging (3°) is gedefinieerd naar analogie met de Regelen van Rotterdam (art. 21). Als geen tijd is overeengekomen (ook niet impliciet), kan er geen vertraging in de zin van de wettekst optreden.

**6.348.** Om een flexibele uitlegging mogelijk te maken, welke aansluit bij toekomstige commerciële ontwikkelingen, wordt het begrip vervoerdocument niet afzonderlijk gedefinieerd.

#### B.2.2. ARTIKEL 6.98. RECHTSMACHT

##### A) WETTEKST

**6.349.**

##### ***Artikel 6.98. Rechtsmacht***

**Onverminderd andere bevoegdheidsgronden zijn de Belgische rechters bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen betreffende zeevervoerovereenkomsten voor vervoer naar of uit het Koninkrijk.**

##### B) TOELICHTING

**6.350.** Het is wenselijk om in het Belgisch Scheepvaartwetboek een bijzondere bepaling betreffende de internationale rechtsmacht inzake vorderingen aangaande vervoerovereenkomsten op te nemen, die speelt voor zover de bevoegde rechter niet wordt aangewezen door de Brussel I-Verordening<sup>299</sup> of het EVEX-Verdrag.

Eén van de doelstellingen van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek is het Belgische forum aantrekkelijk te maken voor maritieme betwistingen. Om efficiënt te zijn, dienen de daartoe getroffen maatregelen versterkt te worden met een ruime rechtsmacht van de Belgische rechters. De bevoegdheidsgronden uit het WIPR blijven onverkort gelden.

#### B.2.3. ARTIKEL 6.99. INTERNATIONALE TOEPASSING

##### A) WETTEKST

**6.351.**

##### ***Artikel 6.99. Internationale toepassing***

**§ 1. Onverminderd artikel 6.87, is deze Afdeling van toepassing op elk vervoer naar of uit een haven van het Koninkrijk.**

**§ 2. De bepalingen van deze Onderafdeling zijn van bijzonder dwingend recht.**

---

<sup>299</sup> Vanaf 10 januari 2015 door de herschikte Brussel I-Verordening.

B) TOELICHTING

**6.352.** De in § 1 voorgestelde bepaling herhaalt de in artikel 91 van de Zeewet doorgevoerde nationale uitbreiding van het toepassingsgebied van de Regelen van Den Haag en Visby.

**6.353.** De in § 2 opgenomen bepaling expliciteert een algemene opvatting, in een formulering die i.h.b. aansluit bij de terminologie van artikel 9 van de Rome I-Verordening.

B.2.4. ARTIKEL 6.100. MATERIËLE TOEPASSING

A) WETTEKST

**6.354.**

***Artikel 6.100. Materiële toepassing***

**§ 1. Deze Afdeling is van toepassing op zeevervoerovereenkomsten.**

**§ 2. Deze Afdeling is eveneens van toepassing op het vervoer van levende dieren.**

B) TOELICHTING

**6.355.** De in § 1 voorgestelde bepaling leidt tot een ruime toepassing van de gehele Afdeling, waarbij de documentaire benadering wordt verlaten. Ook de werkingssfeer van het Haagse regime wordt hierdoor uitgebreid.

**6.356.** In § 2 wordt bepaald dat het regime van de Regelen van Den Haag en Visby en van de aanvullende Belgische nationale wetbepalingen mede gelden voor het vervoer van levende dieren. Deze uitbreiding ligt in lijn met de Regelen van Rotterdam (art. 81) en geldt uiteraard maar voor zover Belgisch recht van toepassing is.

B.2.5. ARTIKEL 6.101. PARAMOUNT-BEDING

A) WETTEKST

**6.357.**

***Artikel 6.101. Paramount-beding***

**De toepasselijkheid van deze Afdeling moet worden vermeld op het vervoerdocument.**

B) TOELICHTING

**6.358.** De voorgestelde bepaling is een aangepaste overname van artikel 91.B van de Zeewet. Zoals onder het vigerende recht, wordt geen sanctie bepaald. Wel kan de bepaling een functie vervullen bij de toetsing van bevoegdheidsbedingen, voor zover daarbij nationaal recht van toepassing is.



B.2.6. ARTIKEL 6.102. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

6.359.

***Artikel 6.102. Andere regelgeving***

**De bepalingen het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst en van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op zeevervoerovereenkomsten van toepassing.**

B) TOELICHTING

**6.360.** Aangezien het hier voorgestelde Hoofdstuk een sluitend geheel vormt, met het oog op de rechtszekerheid en in lijn met de algemene doelstelling de relatie van het Belgisch Scheepvaartwetboek tot andere regelgeving duidelijk te definiëren<sup>300</sup>, wordt de gelding van de algemene vervoerregels van het Wetboek van Koophandel en het Burgerlijk Wetboek uitdrukkelijk uitgesloten.

B.2.7. ARTIKEL 6.103. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

6.361.

***Artikel 6.103. Afwijkende bedingen***

**§ 1. Bedingen die van deze Onderafdeling afwijken zijn nietig.**

**§ 2. In afwijking van § 1, kan worden afgeweken van de artikelen 6.100, § 2, 6.104, § 1, eerste lid en 6.108, § 2 en 3.**

B) TOELICHTING

**6.362.** In principe is de wettelijke regeling betreffende het goederenvervoer over zee dwingend. De door § 2 aanvaarde uitzonderingen sluiten aan bij de realiteit van het maritieme bedrijf.

B.2.8. ARTIKEL 6.104. AANLEVERING VAN DE GOEDEREN

A) WETTEKST

6.363.

***Artikel 6.104. Aanlevering van de goederen***

**§ 1. De afzender moet de goederen klaar voor vervoer aanleveren.**

---

<sup>300</sup> Zie inz. Blauwboek 1, 145-146, nr. 1.168.

De goederen moeten zich in een zodanige staat bevinden dat zij het voorgenomen vervoer, met inbegrip van belading, behandeling, stuwing, sjorring en lossing, kunnen doorstaan en geen letsel of schade veroorzaken aan personen respectievelijk goederen.

§ 2. Ingeval een laadkist of een voertuig geladen wordt door de afzender, dient deze de inhoud van de laadkist of van het voertuig behoorlijk en zorgvuldig te stuwen en te sjorren, zodat deze geen letsel of schade veroorzaakt.

B) TOELICHTING

**6.364.** De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door artikel 27.1 en 27.2 van de Regelen van Rotterdam.

B.2.9. ARTIKEL 6.105. DEKLADING

A) WETTEKST

**6.365.**

*Artikel 6.105. Deklading*

§ 1. Goederen mogen uitsluitend aan dek worden vervoerd:

1° ingeval deze vervoerwijze wettelijk verplicht is;

2° ingeval de goederen worden vervoerd in of op laadkisten of voertuigen die geschikt zijn om aan dek te worden vervoerd, en het dek bijzonder is uitgerust om dergelijke laadkisten of voertuigen te vervoeren; of

3° ingeval het vervoer aan dek in overeenstemming is met de vervoerovereenkomst of met de gebruiken in de desbetreffende handel.

§ 2. Ingeval in het vervoerdocument wordt vermeld dat de goederen aan dek worden vervoerd en de goederen daadwerkelijk aan dek worden vervoerd, kan de vervoerder zijn aansprakelijkheid voor schade die het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien, niet uitsluiten, noch beperken.

B) TOELICHTING

**6.366.** Zoals hierboven uiteengezet<sup>301</sup>, is een nieuwe wettelijke regeling van het vervoer van goederen aan dek noodzakelijk. Deze kan echter niet ingaan tegen de desbetreffende regeling in de Regelen van Den Haag en Visby, waarvan de juiste betekenis hierboven werd toegelicht<sup>302</sup>.

**6.367.** De voorgestelde paragraaf 1 berust op artikel 25.1 van de Regelen van Rotterdam. Het woord "uitsluitend" duidt aan dat goederen alleen aan dek mogen worden vervoerd in de vervolgens opgesomde gevallen. Het betekent niet dat de goederen in die gevallen aan dek moeten worden vervoerd, en niet in het ruim mogen worden geladen. De onder het 2° vereiste bijzonde-

<sup>301</sup> Zie *supra*, nr. 6.240 e.v.

<sup>302</sup> Zie *supra*, nr. 6.242.

re uitrusting is een niet geheel duidelijk criterium<sup>303</sup> en zal verdragsconform moeten worden uitgelegd.

**6.368.** De voorgestelde § 2 beperkt enigszins de contractvrijheid ingeval van vervoer van gedeclareerde deklading, waarop de Regelen van Den Haag en Visby niet van toepassing zijn.

#### B.2.10. ARTIKEL 6.106. LEVENDE DIEREN

##### A) WETTEKST

**6.369.**

##### ***Artikel 6.106. Levende dieren***

**Ingeval wordt bedongen dat deze Afdeling niet van toepassing is op het vervoer van levende dieren, kan de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade die het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien, niet worden uitgesloten, noch beperkt.**

##### B) TOELICHTING

**6.370.** De voorgestelde § 2 ligt in lijn met artikel 81 van de Regelen van Rotterdam.

#### B.2.11. ARTIKEL 6.107. VERHANDELBAARHEID VAN HET VERVOERDOCUMENT

##### A) WETTEKST

**6.371.**

##### ***Artikel 6.107. Verhandelbaarheid van het vervoerdocument***

**Tenzij het vervoerdocument een andersluidende vermelding bevat, is het verhandelbaar.**

##### B) TOELICHTING

**6.372.** De bepalingen van deze Onderafdeling zijn van toepassing op alle mogelijke vervoerdocumenten, verhandelbaar of niet. Het voorgestelde artikel bepaalt dat het al dan niet verhandelbare karakter van het vervoerdocument afhangt van wat het vervoerdocument zelf bepaalt. Partijen kiezen derhalve zelf of zij het vervoerdocument verhandelbaar of niet verhandelbaar maken. Indien niets wordt vermeld, wordt het vervoerdocument geacht verhandelbaar te zijn.

---

<sup>303</sup> Zie *supra*, nr. 6.244.

## B.2.12. ARTIKEL 6.108. VRACHT

### A) WETTEKST

6.373.

#### *Artikel 6.108. Vracht*

§ 1. De afzender moet de bedongen vracht te betalen.

§ 2. Wanneer de afzender minder goederen ten vervoer aanbiedt dan overeengekomen, is hij niettemin verplicht de volle vracht te betalen voor de gehele overeengekomen lading, behoudens in geval van overmacht.

§ 3. Wanneer de afzender de overeengekomen goederen niet ter vervoer aanbiedt, is hij verplicht als forfaitaire schadevergoeding de helft van de overeengekomen vracht te betalen.

### B) TOELICHTING

6.374. De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door de bepalingen betreffende de betaling van de vrachtprijs uit Titel III van de Zeewet betreffende de bevrachtingsovereenkomst, i.h.b. door artikel 120 van de Zeewet.

## B.2.13. ARTIKEL 6.109. RECHTSPOSITIE VAN DE BESTEMMELING

### A) WETTEKST

6.375.

#### *Artikel 6.109. Rechtspositie van de bestemming*

De rechten en plichten van de bestemming, die niet terzelfderijd de afzender is, worden beheerst door de bepalingen van deze Afdeling en door deze van het vervoerdocument. Indien geen vervoerdocument werd uitgegeven, gelden te dien aanzien de bepalingen vervat in de vervoerovereenkomst, voor zover deze aan de bestemming wordt meege-deeld vóór hij om de aflevering van de goederen heeft gevraagd.

De instemming van de bestemming, die niet terzelfdertijd de afzender is, met een rechtsmacht-, rechtskeuze- of arbitragebeding wordt niet bewezen door het loutere feit dat de bestemming het vervoerdocument zonder voorbehoud heeft aangenomen of de aflevering van de goederen heeft gevraagd en bekomen.

### B) TOELICHTING

6.376. De rechtspositie van de derde cognossementhouder wordt momenteel niet wettelijk geregeld. De voorgestelde bepaling is gebaseerd op de vigerende opvatting dat de derde houder niet de rechtsopvolger van de afzender is. Zij treft echter een regeling voor alle vervoerovereenkomsten. Het tweede lid biedt een praktische oplossing voor een reële problematiek. Uiteraard geldt het onder voorbehoud van de Brussel I-Verordening.

## B.2.14. ARTIKEL 6.110. RECHT OP AFLEVERING

### A) WETTEKST

6.377.

#### *Artikel 6.110. Recht op aflevering*

§ 1. Ingeval een verhandelbaar vervoerdocument is uitgegeven, heeft uitsluitend de houder, die er minstens één origineel van aanbiedt, recht op aflevering van de goederen. Indien meer dan één origineel werd uitgegeven, kan het vervoerdocument bepalen dat de houder alle originelen moet aanbieden.

§ 2. Ingeval een niet-verhandelbaar vervoerdocument werd uitgegeven, heeft uitsluitend de erin vermelde rechthebbende recht op aflevering van de goederen, tenzij dit recht werd overgedragen overeenkomstig het gemeen recht. Tenzij het vervoerdocument een andersluidende vermelding bevat, moet het niet in origineel worden aangeboden.

§ 3. Ingeval geen vervoerdocument werd uitgegeven, wordt degene die recht heeft op aflevering aangeduid in of door middel van de vervoerovereenkomst.

§ 4. Indien meer dan één persoon om aflevering van de goederen verzoekt, kan de vervoerder een sekwester laten aanstellen, die de goederen onder zich houdt tot is bepaald aan wie de goederen moeten worden afgeleverd. De vervoerder richt daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. De kosten van de sekwester komen ten laste van de door de voorzitter aangeduide ladingbelanghebbende of ladingbelanghebbenden.

### B) TOELICHTING

6.378. De voorgestelde bepaling komt in de plaats van artikel 89 van de Zeewet. Er is rekening gehouden met de Regelen van Rotterdam (art. 46).

## B.2.15. ARTIKEL 6.111. BETALING VAN VRACHT EN ANDERE KOSTEN

### A) WETTEKST

6.379.

#### *Artikel 6.111. Betaling van vracht en andere kosten*

§ 1. Ingeval de vervoerovereenkomst of het vervoerdocument vermeldt dat de vracht betaald werd, kan de vervoerder tegenover de bestemming, die niet de afzender is, met betrekking tot de vracht op geen enkele wijze rechten laten gelden.

§ 2. Zodra de bestemming om aflevering van de goederen heeft verzocht, is hij gehouden tot betaling van de kosten die met betrekking tot de goederen in de bestemmingshaven zijn ontstaan.

B) TOELICHTING

**6.380.** Paragraaf 1 van de voorgestelde bepaling betreft *freight prepaid*-clausule en is geïnspireerd door artikel 42 van de Regelen van Rotterdam. In de Regelen van Den Haag en Visby wordt de materie niet geregeld.

**6.381.** Paragraaf 2 betreft kosten die ontstaan in de bestemmingshaven, na de lossing van de goederen uit het schip, zoals opslagkosten, demurrage i.v.m. de container(s) waarin de goederen gestuwd zijn en aansluit- en elektriciteitskosten i.v.m. reefercontainers. Een bestemming die, om welke reden dan ook, niet meer in de goederen geïnteresseerd is en nooit aflevering vraagt, kan niet voor betaling van deze kosten worden aangesproken. De vervoerder zal deze kosten dan moeten recupereren van de afzender, of door uitvoering op de goederen zelf. Anderzijds blijft de bestemming, die aflevering van de goederen heeft gevraagd, tot betaling van deze kosten gehouden indien hij de goederen toch niet in ontvangst neemt.

B.2.16. ARTIKEL 6.112. RETENTIERECHT

A) WETTEKST

**6.382.**

***Artikel 6.112. Retentierecht***

**De vervoerder heeft een retentierecht op de lading die zich onder zijn hoede bevindt en waarop de schuldvordering betrekking heeft.**

**Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht betrekking heeft.**

**De vervoerder mag de lading echter niet aan boord houden. Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen door een derde zullen worden bewaard, tot zijn schuldvordering voldaan is.**

**De vervoerder kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.**

B) TOELICHTING

**6.383.** Ook onder het huidige recht wordt aanvaard dat de vervoerder op de goederen een retentierecht kan uitoefenen. Een wettelijke regeling is echter wenselijk. Het in de voorgestelde bepaling omschreven retentierecht kan worden uitgeoefend voor vorderingen die rechtstreeks verband houden met de vervoerde goederen, en het moet gaan om bedragen die de vervoerder kan vorderen van de bestemming. Het is echter niet vereist dat de bestemming de *enige* schuldenaar is. Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen. De formulering van de bepaling is in wezen identiek aan die van het hierboven voorgestelde artikel 6.69 betreffende het retentierecht van de reisvervrachter.

## B.2.17. ARTIKEL 6.113. LADINGVOORRECHT

### A) WETTEKST

6.384.

#### ***Artikel 6.113. Ladingvoorrecht***

**De vordering van de vervoerder tot betaling van bedragen die hem door de bestemming zijn verschuldigd in rechtstreeks verband met de vervoerde goederen is op deze goederen bevoorrecht. Het voorrecht kan worden uitgeoefend gedurende vijftien dagen na de aflevering, voor zover de goederen niet werden overhandigd aan een derde. Het heeft dezelfde rang als het voorrecht omschreven in artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.**

### B) TOELICHTING

**6.385.** De voorgestelde bepaling komt in de plaats van de artikelen 125 en 126 van de Zeewet. De formulering is wezenlijk identiek aan die van artikel 6.70 betreffende de reisbevrachting.

## B.2.18. ARTIKEL 6.114. SEKWESTER OVER DE LADING

### A) WETTEKST

6.386.

#### ***Artikel 6.114. Sekwester over de lading***

**Indien de vervoerder niet onmiddellijk tot aflevering van de goederen kan overgaan, kan hij de aanstelling van een sekwester vorderen. De vervoerder richt daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. De kosten van de sekwester zijn ten laste van de vervoerder, onverminderd zijn recht om ze terug te vorderen van een andere partij.**

### B) TOELICHTING

**6.387.** Artikel 6.110, § 4 biedt de vervoerder de mogelijkheid om een sekwester te laten aanstellen wanneer meer dan één persoon aflevering van de goederen vraagt. Het hier voorgestelde artikel geeft de vervoerder een algemene mogelijkheid om, wanneer er niet op de normale wijze tot aflevering kan worden overgegaan, de aanstelling van een sekwester te vragen. De mogelijkheid om een sekwester te laten aanstellen in specifieke hypothesen is voorzien in de artikelen 124 en 267 van de Zeewet. Ook op basis van de algemene bepalingen van het Burgerlijk Wetboek (art. 1955-1963) is de aanstelling van een sekwester mogelijk. Het is nuttig in het Belgisch Scheepvaartwetboek op algemene wijze de mogelijkheid tot aanstelling van een sekwester te bevestigen. Bij toepassing van het voorgestelde artikel dienen de kosten van de sekwester te worden gedragen (of minstens te worden voorgeschoten) door de vervoerder, maar hij kan ze desgevallend van een andere partij recupereren.

## B.2.19. ARTIKEL 6.115. VERTRAGING

### A) WETTEKST

6.388.

#### *Artikel 6.115. Vertraging*

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor vertraging.

§ 2. De vordering tot schadevergoeding wegens vertraging vervalt als aan de vervoerder geen voorbehoud is gericht binnen eenentwintig kalenderdagen na de aflevering van de goederen.

§ 3. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies of schade veroorzaakt door vertraging is beperkt tot tweeëneenhalf maal de vracht verschuldigd voor de met vertraging afgeleverde goederen.

De vervoerder kan zijn aansprakelijkheid niet beperken ingeval wordt bewezen dat het verlies of de schade het gevolg is van een handelen of een nalaten van de vervoerder, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

### B) TOELICHTING

**6.389.** De voorgestelde bepaling bevestigt in § 1 het principe dat de vervoerder aansprakelijk is voor vertragingsschade.

**6.390.** De regeling m.b.t. het voorbehoud in § 2 is geïnspireerd door artikel 23.4 van de Regelen van Rotterdam.

**6.391.** De aansprakelijkheidsbeperking opgenomen in § 3 is ontleend aan artikel 60 van de Regelen van Rotterdam.

## B.2.20. ARTIKEL 6.116. NIET AFGEHAALDE GOEDEREN

### A) WETTEKST

6.392.

#### *Artikel 6.116. Niet afgehaalde goederen*

§ 1. Ingeval de bestemming de goederen niet afhaalt kan de vervoerder machtiging vragen om de goederen te verkopen.

§ 2. De vervoerder dient hiertoe vooraf de afzender, de bestemming en in voorkomend geval de partij aan wie hij volgens de vervoerovereenkomst een aankomstbericht moet zenden, bij aangetekend schrijven in gebreke te stellen om de goederen binnen een termijn van één maand af te halen. Deze ingebrekestelling dient uitdrukkelijk te vermelden dat, indien hieraan geen gevolg wordt gegeven, zal worden overgegaan tot verkoop van de goederen overeenkomstig dit artikel.



Indien de identiteit of de woonplaats van één of meer van voornoemde personen ondanks redelijke inspanningen niet kan worden achterhaald, of indien deze ingebrekestelling gelet op de omstandigheden van het geval nutteloos zou zijn, kan de ingebrekestelling achterwege worden gelaten.

De ingebrekestelling kan ten vroegste worden verstuurd twee maanden na de lossing van de goederen uit het schip, tenzij bijzondere omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen.

§ 3. Indien de in § 2 bedoelde ingebrekestelling zonder gevolg blijft, richt de vervoerder een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. De artikelen 1025 tot en met 1034 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing. Het verzoekschrift vermeldt tevens:

1° de feiten;

2° een omschrijving van de goederen;

3° desgevallend de bedragen die aan de vervoerder verschuldigd blijven;

4° indien de in § 2 bedoelde ingebrekestelling achterwege werd gelaten, de redenen waarom dit gebeurd is;

5° indien de in § 2 bedoelde wachttermijn van twee maanden niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;

6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot verkoop over te gaan.

§ 4. Indien de voorzitter het verzoek gegrond verklaart, bepaalt hij het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder en de wijze waarop tot verkoop zal worden overgegaan. Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering, kan de voorzitter, op verzoek van de vervoerder, bepalen dat de goederen in eigendom aan de vervoerder zullen overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van de door de voorzitter bepaalde waarde van de goederen, vervalt.

§ 5. De beschikking wordt bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in § 2 werd gericht.

De beschikking dient bovendien te worden bekendgemaakt:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

2° in een nationaal verspreid dagblad;

3° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in de havenplaats waar de goederen zich bevinden;

4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

De beschikking is slechts uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van 1 maand vanaf de laatste publicatie. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van één maand vanaf deze publicatie.

§ 6. Indien de verkoop meer opbrengt dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, wordt het saldo in de Deposito- en Consignatiekas gestort. Het aldus in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en intresten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag binnen die termijn door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.

§ 7. Indien de verkoop onvoldoende opbrengt om de schuldvordering van de vervoerder te dekken, behoudt deze voor het saldo alle rechten waarover hij krachtens de overeenkomst of de wet beschikt.

**§ 8. De vervoerder die overeenkomstig de bepalingen van dit artikel overgaat tot verkoop van de goederen is bevrijd ten opzichte van de rechthebbenden op de lading, die enkel nog rechten kunnen laten gelden op het saldo van de verkoopopbrengst.**

B) TOELICHTING

**6.393.** De voorgestelde bepaling is een nadere uitwerking van de artikelen 123 en 267 van de Zeewet. De formulering is wezenlijk identiek aan die van artikel 6.71 betreffende de reisbevrachting.

B.2.21. ARTIKEL 6.117. VORDERINGSRECHT

A) WETTEKST

**6.394.**

***Artikel 6.117. Vorderingsrecht***

**De rechtsvordering tot vergoeding van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen of van vertraging kan uitsluitend worden ingesteld door de afzender en de bestemming.**

**De bestemming moet niet bewijzen dat hij de schade heeft geleden.**

**De afzender moet wel bewijzen dat hij de schade heeft geleden.**

**Indien beiden recht op schadevergoeding hebben, is betaling aan de ene bevrijdend ten opzichte van de andere.**

**Elke daad die de verjaring stuit ten aanzien van één van beiden, strekt tot voordeel van de andere.**

B) TOELICHTING

**6.395.** In de huidige opvatting wordt het vorderingsrecht beschouwd als een corrolarium van het recht op aflevering, dat derhalve enkel toekomt aan degene die recht op aflevering van de goederen heeft. In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt ervoor geopteerd om het recht op aflevering en het vorderingsrecht uit elkaar te halen, en ze afzonderlijk te definiëren. Het recht op aflevering wordt omschreven in artikel 6.110, het recht om de averijvordering in te stellen in het hier voorgestelde artikel.

B.2.22. ARTIKEL 6.118. VERJARING

A) WETTEKST

**6.396.**

***Artikel 6.118. Verjaring***

**§ 1. Regresvorderingen van de vervoerder kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.**

**§ 2. Vorderingen van de vervoerder tegen de afzender en de bestemming in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een vervoerovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de vervoerovereenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt. Regresvorderingen kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.**

B) TOELICHTING

**6.397.** De voorgestelde § 1 geeft uitvoering aan artikel 3.6*bis* van de Regelen van Den Haag en Visby.

**6.398.** De Regelen van Den Haag en Visby bevatten een verjaringsregeling, welke echter alleen vorderingen *tegen* de vervoerder betreft. De in § 2 voorgestelde bepaling voert een verjaringsregeling in voor vorderingen i.v.m. de vervoerovereenkomst ingesteld *door* de vervoerder. De regeling sluit aan bij de algemene betrachting de verjaringen te stroomlijnen<sup>304</sup>.

---

<sup>304</sup> Zie Blauwboek 1, 184-185, nrs. 1.222-1.224.

## 4. PASSAGIERSVERVOER OVER ZEE

### A. HUIDIGE REGELING

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**6.399.** Het Verdrag betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee, opgemaakt te Athene op 13 december 1974, en zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 (het PAL-Verdrag), werd goedgekeurd door de Wet van 11 april 1989<sup>305</sup>, die deze instrumenten meteen uitwerking gaf in de Belgische rechtsorde.

De Wet van 11 april 1989 bepaalt enerzijds dat het PAL-Verdrag “volkomen uitwerking zal hebben” en wijzigde anderzijds, *inter alia*, de tekst van artikel 47, § 3 van de Zeewet. Die bepaling luidt sindsdien als volgt:

*De vervoerder van passagiers en hun reisgoed over zee kan zijn aansprakelijkheid beperken overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgemaakt te Athene op 13 december 1974 en van zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976, en desgevallend van de artikelen 7, 8, 9 § 2, 10 tot 13 en 15 § 1, van het LLMC-Verdrag.  
De Koning stelt de hogere aansprakelijkheidslimiet per hoofd vast waarvan sprake in artikel 72 van het verdrag van Athene.*

De Zeewet bevat ook een afzonderlijke Titel IV betreffende het vervoer van reizigers over zee (art. 165-178). De bepalingen luiden als volgt:

#### Artikel 165

*De reiziger kan zijn rechten uit de vervoerovereenkomst niet overdragen zonder toestemming van de kapitein.*

#### Artikel 166

*De kosten van voeding van de reiziger zijn in het passagegeld begrepen, indien het tegendeel niet is bedongen. In het laatstgenoemde geval is de kapitein gehouden aan de reiziger de noodzakelijke levensmiddelen te verstrekken tegen een redelijke prijs.*

#### Artikel 167

*De reiziger wordt als inlader beschouwd ten aanzien van de goederen die hij aan boord heeft.*

#### Artikel 168

*De reiziger is gehouden zich te gedragen naar de bevelen van de kapitein tot handhaving van de orde aan boord.*

#### Artikel 169

*De goederen van de reiziger, die zich aan boord bevinden, zijn als pand verbonden voor de betaling van het passagegeld en, in voorkomend geval, van de onderhoudskosten.*

---

<sup>305</sup> W. 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse Internationale Akten inzake de zeevaart, BS 6 oktober 1989, err. BS 8 december 1990.

#### Artikel 170

*De kapitein draagt zorg voor de bewaring van de goederen van de reiziger die onderweg komt te overlijden.*

#### Artikel 171

*De kapitein moet, tenzij het tegendeel bedongen is, zich rechtstreeks naar de bestemmingsplaats begeven, op straffe van ontbinding van de overeenkomst en van schadevergoeding, indien daartoe grond bestaat.*

#### Artikel 172

*De kapitein is niet verplicht te wachten op de reiziger die in de inschepingshaven of gedurende de reis niet bijtijds aan boord komt. In dat geval moet de reiziger het volle passagegeld betalen.*

#### Artikel 173

*De kapitein heeft recht op de helft van het passagegeld, indien de reiziger acht dagen voor de afvaart verklaart dat hij van de overeenkomst afziet; is de verklaring niet tijdig gedaan, dan is het volle passagegeld verschuldigd.*

*De kapitein heeft recht op een vierde van het passagegeld, wanneer de reiziger tengevolge van overlijden, zware ziekte of overmacht in de onmogelijkheid verkeert om in te schepen. Bovendien worden in dat geval de onderhoudskosten teruggegeven, indien zij in het passagegeld begrepen zijn.*

#### Artikel 174

*De reiziger heeft recht op schadevergoeding en kan ontbinding van de overeenkomst vorderen indien de afvaart niet op de gestelde dag heeft plaatsgehad door de schuld van de kapitein.*

#### Artikel 175

*De overeenkomst is ontbonden, zonder dat partijen elkaar schadevergoeding verschuldigd zijn, indien de afvaart niet heeft kunnen plaatsvinden tengevolge van verbod om handel te drijven met de haven van bestemming, blokkade of enige andere overmacht.*

#### Artikel 176

*De reiziger die vrijwillig het schip verlaat gedurende de reis, is het volle passagegeld verschuldigd. Indien de reiziger komt te overlijden of door ziekte genoodzaakt wordt het schip te verlaten, is het passagegeld slechts in verhouding tot de afgelegde reis verschuldigd.*

#### Artikel 177

*Ingeval het schip niet ter bestemming aankomt tengevolge van neming, schipbreuk of verklaring van onzekerwaardigheid, heeft de kapitein enkel recht op vergoeding van de gemaakte onderhoudskosten.*

#### Artikel 178

*Wanneer de kapitein het schip gedurende de reis moet laten herstellen, is de reiziger gehouden te wachten of het volle passagegeld te betalen.*

*Zolang het werk duurt, heeft de reiziger recht op kosteloos logies en op onderhoud overeenkomstig hetgeen bedongen is, tenzij de kapitein aanbiedt hem de reis op een soortgelijk schip te laten volbrengen.*

Voorts kunnen in theorie de bepalingen over personenvervoer van de Algemene Vervoerwet en deze over ondernemers van vervoer te land en te water van het Burgerlijk Wetboek toepassing vinden.

## A.2. BEOORDELING

### A) ALGEMENE KRITIEK

**6.400.** Het PAL-Verdrag is van toepassing op *internationaal* vervoer, d.i. vervoer tussen havens van twee verschillende Staten of vervoer van en naar eenzelfde Staat maar met een aanloophaven in een andere Staat (zoals bij cruises). Luidens artikel 2 van het Verdrag is het bovendien enkel van toepassing op elk internationaal vervoer indien het schip de vlag voert van een verdragsluitende Staat of indien het in een dergelijke Staat is geregistreerd, de vervoersovereenkomst in een verdragsluitende Staat werd opgemaakt, of de vertrek- of bestemmingsplaats volgens de vervoersovereenkomst gelegen is in een verdragsluitende Staat. Andere vormen van internationaal vervoer en het nationaal vervoer van passagiers over zee (bijvoorbeeld tussen twee Belgische kusthavens, of een excursie op zee vanuit een Belgische zeehaven) vallen niet onder het verdrag.

De Belgische interne wetgeving m.b.t. passagiersvervoer over zee is verspreid over verschillende, niet gecoördineerde regelgevende akten: de de Zeewet, de Algemene Vervoerswet en het Burgerlijk Wetboek. Veel van de daarin opgenomen bepalingen doen verouderd aan en lijken heden ten dage nog weinig relevantie te bezitten. De bepalingen van de Zeewet zijn van aanvullend recht en vinden grotendeels hun oorsprong in het Franse Wetboek van Koophandel en de *Ordonnance de la Marine*.

Bij dit alles dient te worden genoteerd dat voor de Belgische rechtbanken slechts zelden geschillen over passagiersvervoer worden behandeld.

### B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

**6.401.** Het vervoer van passagiers en hun bagage over zee werd internationaal geharmoniseerd door het Verdrag betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee, opgemaakt te Athene op 13 december 1974. Het Verdrag trad internationaal in werking op 28 april 1987.

Het Verdrag drukte de aansprakelijkheidsgrenzen uit in Franc Poincaré, maar reeds op 19 november 1976 werd een Protocol aangenomen, waarbij de aansprakelijkheidsgrenzen werden omgezet naar bijzondere trekkingsrechten van het IMF. Dit Protocol trad internationaal in werking op 30 april 1989. België is op 15 juni 1989 toegetreden tot het Verdrag en het Protocol. Naar het Verdrag, zoals gewijzigd door het Protocol van 1976, wordt in dit Blauwboek verwezen als het PAL-Verdrag.

Op 29 maart 1990 werd een tweede Protocol ondertekend, waardoor de aansprakelijkheidsgrenzen werden verhoogd. Het telt heden nog maar 6 partijen en is niet in werking getreden.

Het Protocol van 1 november 2002 kent voorlopig meer succes. Het voorziet o.m. in hogere aansprakelijkheidsgrenzen, een systeem van risico-aansprakelijkheid voor letselschade door een scheepvaartincident, een verplichting voor de vervoerder om zich te verzekeren en een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar. Het is de verdragsluitende partijen toegestaan om in het nationale recht hogere aansprakelijkheidsgrenzen toe te passen. Het Protocol zal in werking treden op 23 april 2014.

**6.402.** Met het oog op een vergelijking van het PAL-Verdrag met het PAL-Verdrag, zoals gewijzigd door het Protocol van 2002 (hieronder: het "PAL-Verdrag 2002"), worden hieronder de teksten naast elkaar weergegeven:

Verdrag van Athene van 1974 betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee, zoals gewijzigd door het Protocol van 19 november 1976 bij het verdrag van Athene van 1974 betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee	Verdrag van Athene van 1974 betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee, zoals gewijzigd door het Protocol van 1 november 2002
<p>Artikel 1. Begripsomschrijvingen.</p> <p>In dit Verdrag worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt :</p> <p>1. a) " vervoerder " betekent een persoon door wie of voor rekening van wie een vervoersovereenkomst werd gesloten, ongeacht het feit of het vervoer inderdaad door hem dan wel door een in de plaats gestelde vervoerder wordt verricht;</p> <p>b) " in de plaats gestelde vervoerder " betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht;</p> <p>2. " vervoersovereenkomst " betekent een door een vervoerder of voor zijn rekening gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn reisgoed;</p> <p>3. " schip " betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig met uitzondering van elk luchtkussenvaartuig;</p> <p>4. " passagier " betekent iedere persoon vervoerd op een schip :</p> <p>a) krachtens een vervoersovereenkomst, of</p> <p>b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;</p> <p>5. " reisgoed " betekent elk voorwerp of voertuig door de vervoerder vervoerd krachtens een vervoersovereenkomst met uitzondering van :</p> <p>a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charter-partij, een cognossement of een overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en</p> <p>b) levende dieren;</p>	<p>Artikel 1. Begripsomschrijvingen</p> <p>In dit Verdrag worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt :</p> <p>1. a) « vervoerder » betekent een persoon door of namens welke een vervoersovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;</p> <p>b) « feitelijke vervoerder » betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht, en</p> <p>c) « vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht » betekent de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;</p> <p>2. « vervoersovereenkomst » betekent een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;</p> <p>3. « schip » betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;</p> <p>4. « passagier » betekent iedere persoon vervoerd op een schip :</p> <p>a) krachtens een vervoersovereenkomst, of</p> <p>b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit Verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;</p> <p>5. « bagage » betekent elk voorwerp of voertuig dat krachtens een vervoersovereenkomst door de vervoerder wordt vervoerd met uitzondering van :</p> <p>a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer</p>

<p>6. " kajuitreisgoed " is het reisgoed dat zich in de kajuit van de passagier bevindt of dat in zijn bezit is of dat hij nog onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van paragraaf 8 van dit artikel en van artikel 8 omvat het kajuitreisgoed het reisgoed dat de passagier in of op zijn voertuig heeft;</p> <p>7. " verlies of beschadiging van reisgoed " omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat het reisgoed niet binnen een redelijke periode te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop het reisgoed is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;</p> <p>8. " vervoer " heeft betrekking op de volgende periodes :</p> <p>a) wat de passagier en zijn kajuitreisgoed betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn kajuitreisgoed zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn kajuitreisgoed te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of ander havenwerk bevindt;</p> <p>b) wat het kajuitreisgoed betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of ander havenwerk bevindt als dit reisgoed door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd.</p> <p>c) wat ander reisgoed dan kajuitreisgoed betreft, de periode begrepen tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber het reisgoed te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop het door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;</p> <p>9. " internationaal vervoer " is elk vervoer waarvan volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in</p>	<p>van goederen betreft, en</p> <p>b) levende dieren;</p> <p>6. « hutbagage » is de bagage die zich in de kajuit van de passagier bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van lid 8 van dit artikel en van artikel 8 omvat de hutbagage de bagage die passagier in of op zijn voertuig heeft;</p> <p>7. « verlies of beschadiging van bagage » omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;</p> <p>8. « vervoer » heeft betrekking op de volgende periodes :</p> <p>a) wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt;</p> <p>b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt als deze bagage door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd.</p> <p>c) wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;</p> <p>9. « internationaal vervoer » is elk vervoer waarvan volgens de vervoersovereenkomst de</p>
--	--



<p>twee verschillende Staten liggen of in één enkele Staat als er volgens de vervoersovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere Staat is.</p> <p>10. " Organisatie " betekent de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie.</p>	<p>plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende Staten liggen of in één enkele Staat als er volgens de vervoersovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere Staat is.</p> <p>10. Onder « Organisatie » wordt verstaan de Internationale Maritieme Organisatie;</p> <p>11. Onder « Secretaris-generaal » wordt verstaan de Secretaris-generaal van de organisatie.</p>
	<p>Art. 1bis. Bijlage</p> <p>De bijlage bij dit Verdrag vormt een integrerend deel van het Verdrag.</p>
<p>Art. 2. Toepassingsgebied.</p> <p>1. Dit Verdrag is op elk internationaal vervoer van toepassing indien :</p> <p>a) het schip de vlag voert van een verdragsluitende Staat of indien het in een dergelijke Staat is geregistreerd, of</p> <p>b) de vervoersovereenkomst in een verdragsluitende Staat werd opgemaakt, of</p> <p>c) volgens de vervoersovereenkomst de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een verdragsluitende Staat.</p> <p>2. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 1 van dit artikel is dit Verdrag niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door de bepalingen van elk ander internationaal verdrag betreffende het vervoer van reizigers of reisgoed met een ander vervoermiddel, voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.</p>	<p>Art. 2. Toepassingsgebied</p> <p>1. Dit Verdrag is op elk internationaal vervoer van toepassing indien :</p> <p>a) het schip de vlag voert van een Staat die Partij is bij dit Verdrag of indien het in een dergelijke Staat is geregistreerd, of</p> <p>b) de vervoersovereenkomst in een Staat die Partij is bij dit Verdrag werd opgemaakt, of</p> <p>c) volgens de vervoersovereenkomst de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een Staat die Partij is bij dit Verdrag.</p> <p>2. Niettegenstaande de bepalingen van lid 1 van dit artikel is dit Verdrag niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door bepalingen van een ander internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.</p>
<p>Art. 3. Aansprakelijkheid van de vervoerder.</p> <p>1. De vervoerder is aansprakelijk voor het nadeel dat voortvloeit uit de dood of het letsel en uit verlies of beschadiging van het reisgoed als het feit dat het nadeel heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan tijdens het vervoer en de vervoerder of zijn aangestelden of lasthebbers in de uitoefening van hun taak daaraan schuld hebben.</p> <p>2. Het bewijs dat het feit dat het nadeel heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan tijdens de reis, en het bewijs van de omvang van het nadeel vallen ten laste van de eiser.</p> <p>3. Er is een vermoeden van schuld of nalatigheid in hoofde van de vervoerder of zijn aangestelden of lasthebbers bij de uitoefening</p>	<p>Art. 3. Aansprakelijkheid van de vervoerder</p> <p>1. Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 250 000 rekeneenheden beloopt, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident :</p> <p>a) het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of</p> <p>b) geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het</p>

<p>van hun taak, tenzij het tegendeel wordt bewezen, als de dood of de letsels van de passagier of het verlies of de beschadiging van kajuitreisgoed rechtstreeks of onrechtstreeks voortvloeien uit een schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand of uit een gebrek van het schip. Met betrekking tot het verlies of de beschadiging van ander reisgoed is er een vermoeden van een dergelijke schuld, tenzij het tegendeel wordt bewezen, ongeacht de aard van het feit dat het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt. In alle andere gevallen zal de eiser het bestaan van de schuld of van de nalatigheid moeten bewijzen.</p>	<p>incident te veroorzaken.</p> <p>Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.</p> <p>2. Bij verlies geleden als gevolg van de dood of het persoonlijk letsel van een passagier die niet zijn veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.</p> <p>3. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident.</p> <p>4. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.</p> <p>5. Voor de toepassing van dit artikel :</p> <p>a) wordt onder « scheepvaartincident » verstaan schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;</p> <p>b) omvat « schuld of nalatigheid van de vervoerder » de schuld of nalatigheid van de aangestelden van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;</p> <p>c) wordt onder « defect aan het schip » verstaan ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers, of wanneer deze worden gebruikt voor aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren, voor het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na onderlopen van het schip, of wanneer deze worden gebruikt voor</p>
--	---

	<p>het te water laten van de reddingsuitrusting, en <i>d)</i> omvat «verlies» niet als bestraffing of voorbeeldstelling bedoelde schadevergoeding.</p> <p>6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts een verlies als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De last om te bewijzen dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van het verlies aan te tonen, berust bij de eiser.</p> <p>7. Niets in dit Verdrag doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 6 van dit Verdrag. Niets in dit artikel doet afbreuk aan een uit de artikelen 7 of 8 van dit Verdrag voortvloeiend recht op aansprakelijkheidsbegrenzing.</p> <p>8. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen. »</p>
<p>Art. 4. In de plaats gestelde vervoerder.</p> <p>1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een in de plaats gestelde vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder niettemin aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag. Bovendien zijn de in de plaats gestelde vervoerder en zijn aangestelden en lasthebbers onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag en zij kunnen zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat door hen zelf is verricht.</p> <p>2. De vervoerder is met betrekking tot het door de in de plaats gestelde vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.</p> <p>3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij het Verdrag opgelegd zijn of aan rechten verzaakt welke dit Verdrag hem toekent, zal ten opzichte van de in de plaats gestelde vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee betuigd heeft.</p>	<p>Art. 4. Feitelijke vervoerder</p> <p>1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag. Bovendien is de feitelijke vervoerder, als ook zijn aangestelden en lasthebbers, onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.</p> <p>2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.</p> <p>3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij dit Verdrag opgelegd zijn of afstand van rechten doet welke dit Verdrag hem toekent, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee heeft betuigd.</p> <p>4. In zoverre de vervoerder en de feitelijke</p>

<p>4. Wanneer de vervoerder en de in de plaats gestelde vervoerder aansprakelijk zijn, is er solidaire aansprakelijkheid.</p> <p>5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal van de vervoerder en van de in de plaats gestelde vervoerder.</p>	<p>vervoerder beiden aansprakelijk zijn, is er hoofdelijke aansprakelijkheid.</p> <p>5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.</p>
	<p>Art. 4<i>bis</i>. Verplichte verzekering</p> <p>1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een schip dat geregistreerd is in een Staat die Partij is en dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, en dit Verdrag van toepassing is, dient de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht, een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien, zoals een borgstelling van een bank of soortgelijke financiële instelling, ter dekking van de uit dit Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid belooft ten minste 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval.</p> <p>2. Een certificaat waaruit blijkt dat, in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is, wordt voor ieder schip verleend, nadat de bevoegde autoriteit van een Staat die Partij is, heeft vastgesteld dat aan de vereisten van lid 1 is voldaan. Voor een schip dat geregistreerd is in een Staat die Partij is, wordt dit document afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip geregistreerd is; voor een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke Staat die Partij is. Dit certificaat is gebaseerd op het in de bijlage bij dit Verdrag opgenomen model en vermeldt de volgende bijzonderheden :</p> <p><i>a)</i> naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;</p> <p><i>b)</i> naam en hoofdkantoor van het bedrijf van de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht;</p> <p><i>c)</i> IMO-scheepsidentificatienummer;</p> <p><i>d)</i> aard en duur van de zekerheid;</p> <p><i>e)</i> naam en hoofdkantoor van de verzekeraar of</p>

	<p>andere persoon die de financiële zekerheid stelt, en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de andere financiële zekerheid is gesteld, en</p> <p>f) geldigheidsduur van het certificaat, welke niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere financiële zekerheid.</p> <p>3. a) Een Staat die Partij is mag een door hem erkende instelling of organisatie tot afgifte van het certificaat machtigen. Een dergelijke instelling of organisatie stelt die Staat van de afgifte van elk certificaat in kennis. In alle gevallen garandeert de Staat die Partij is, ten volle de volledigheid en nauwkeurigheid van het aldus afgegeven certificaat, en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om aan deze verplichting te voldoen.</p> <p>b) Een Staat die Partij is, stelt de Secretaris-generaal in kennis van :</p> <p>i) de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden die zijn verbonden aan de bevoegdheid die wordt overgedragen aan een door hem erkende instelling of organisatie;</p> <p>ii) de intrekking van een dergelijke bevoegdheid, en</p> <p>iii) de datum met ingang waarvan een dergelijke bevoegdheid of intrekking daarvan van kracht wordt.</p> <p>Een overgedragen bevoegdheid wordt pas effectief drie maanden vanaf de datum waarop de Secretaris-generaal van de machtiging in kennis is gesteld.</p> <p>c) De overeenkomstig dit lid tot afgifte van certificaten bevoegde instelling of organisatie wordt, ten minste, gemachtigd om deze certificaten in te trekken indien de voorwaarden waarop deze zijn verleend niet worden vervuld. In alle gevallen meldt de instelling of organisatie een dergelijke intrekking bij de Staat namens welke het certificaat is afgegeven.</p> <p>4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of talen van de Staat die het afgeeft. Indien de gebruikte taal niet het Engels, het Frans of het Spaans is, wordt in de tekst een vertaling in een van deze talen opgenomen, en, waar de Staat hiertoe besluit, kan de officiële taal van de Staat worden weggelaten.</p> <p>5. Het certificaat bevindt zich aan boord van het schip en een afschrift hiervan wordt in bewaring gegeven bij de overheidsinstantie die</p>
--	---

	<p>het register houdt waarin het schip staat ingeschreven of, indien het schip niet geregistreerd is in een Staat die Partij is, bij de overheidsinstantie van de Staat die het certificaat afgeeft of waarmerkt.</p> <p>6. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van dit artikel indien ze, om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de in het certificaat genoemde verzekering of financiële zekerheid, kan worden beëindigd voordat drie maanden zijn verlopen te rekenen vanaf de datum waarop deze wordt opgezegd bij de in lid 5 genoemde overheidsinstantie, tenzij het certificaat aan deze overheidsinstantie is overhandigd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is afgegeven. Bovenstaande bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die tot gevolg heeft dat de verzekering of andere financiële zekerheid niet langer aan de vereisten van dit artikel voldoet.</p> <p>7. De Staat waar het schip is geregistreerd bepaalt, onverminderd het bepaalde in dit artikel, de voorwaarden voor afgifte en geldigheid van het certificaat.</p> <p>8. Niets in dit Verdrag mag op zodanige wijze worden uitgelegd dat een Staat die Partij is ervan wordt weerhouden te vertrouwen op van andere Staten of de Organisatie, dan wel van andere internationale organisaties verkregen informatie betreffende de financiële status van verstrekkers van verzekeringen en andere financiële zekerheden, voor zover het de toepassing van dit Verdrag betreft. In dergelijke gevallen wordt de Staat die Partij is en die op zulke informatie vertrouwt, niet ontslagen van zijn verantwoordelijkheid als Staat van afgifte van het certificaat.</p> <p>9. Certificaten die worden afgegeven of gewaarmerkt op gezag van een Staat die Partij is, worden door de overige Staten die Partij zijn voor de toepassing van dit Verdrag aanvaard en worden door de laatstgenoemde als even geldig beschouwd als door henzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs als deze zijn afgegeven of gewaarmerkt voor een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij is. Een Staat die Partij is kan te allen tijde om overleg vragen met de Staat van afgifte of waarmerking, mocht hij geloven dat</p>
--	--

	<p>de in het verzekeringscertificaat vermelde verzekeraar of borg financieel niet bij machte is de bij dit Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.</p> <p>10. Vorderingen tot schadevergoeding die krachtens dit artikel door een verzekering of andere financiële zekerheid worden gedekt, mogen rechtstreeks tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, worden ingesteld. In een dergelijk geval geldt het in lid 1 genoemde bedrag als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergronden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de in lid 1 bedoelde vervoerder overeenkomstig dit Verdrag had mogen invoeren. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergronden invoeren die de verweerder had mogen invoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.</p> <p>11. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van een andere overeenkomstig lid 1 verzorgde financiële zekerheid ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van dit Verdrag ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van deze bedragen heeft tot gevolg dat iedere aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt verminderd.</p> <p>12. Een Staat die Partij is, laat niet toe dat een onder zijn vlag varend schip waarop dit artikel van toepassing is, geëxploiteerd wordt, tenzij hiervoor krachtens de leden 2 of 15 een certificaat is afgegeven.</p> <p>13. Behoudens het bepaalde in dit artikel ziet elke Staat die Partij is er, in het kader van zijn nationale wetgeving, op toe dat er, voor zover</p>
--	--

	<p>dit Verdrag van toepassing is, met betrekking tot ieder schip dat, ongeacht de plaats van registratie, een vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, en dat een haven op diens grondgebied aandoet of deze verlaat, in de in lid 1 aangegeven mate, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is.</p> <p>14. Niettegenstaande het bepaalde in lid 5, kan een Staat die Partij is de Secretaris-generaal mededelen dat schepen, voor de toepassing van lid 13, het bij lid 2 vereiste certificaat niet aan boord behoeven te hebben of behoeven over te leggen wanneer zij havens op het grondgebied van die Staat aandoen of verlaten, mits de Staat die Partij is en het certificaat afgeeft, de Secretaris-generaal heeft medegedeeld dat hij voor alle Staten die Partij zijn toegankelijke elektronische bestanden bijhoudt, waaruit het bestaan van het certificaat blijkt en waardoor de Staten die Partij zijn bij machte zijn hun uit lid 13 voortvloeiende verplichtingen na te komen.</p> <p>15. Indien voor een schip dat eigendom is van een Staat die Partij is niet in een verzekering of andere financiële zekerheid wordt voorzien, zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel niet op dit schip van toepassing; het schip heeft dan echter een certificaat aan boord dat is afgegeven door de bevoegde overheidsinstantie van de Staat van registratie van het schip, waarin verklaard wordt dat het eigendom is van die Staat en de aansprakelijkheid minimaal voor het in lid 1 voorgeschreven bedrag wordt gedekt. Een dergelijk certificaat is zoveel mogelijk conform aan het in lid 2 voorgeschreven model.</p>
<p>Art. 5. Waardevolle voorwerpen.</p> <p>De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijoutherieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponeerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 8, paragraaf 3, tenzij een hogere aansprakelijkheidsgrens overeenkomstig artikel 10, paragraaf 1, in gemeen overleg werd vastgesteld.</p>	<p>Art. 5. Waardevolle voorwerpen</p> <p>De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijoutherieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponeerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 8, lid 3, tenzij overeenkomstig artikel 10, lid 1, in gemeen overleg een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.</p>



<p>Art. 6. Schuld van de passagier.</p> <p>Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van het reisgoed rechtstreeks of onrechtstreeks te wijten zijn aan de schuld van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de bepalingen van zijn nationale wet de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.</p>	<p>Art. 6. Schuld van de passagier</p> <p>Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van de bagage te wijten of mede te wijten zijn aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de bepalingen van zijn nationale wet de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.</p>
<p>Art. 7. Aansprakelijkheidsgrens in geval van letsel.</p> <p>1) De aansprakelijkheid van de vervoerder voor de dood of voor letsels van een passagier is, in elk geval, beperkt tot een bedrag van 46 666 rekeneenheden per vervoer. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt kan worden vastgelegd in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze limiet niet overschrijden.</p> <p>2) Ongeacht de bepalingen van paragraaf 1 van dit artikel kan de nationale wetgeving van elke Verdragsluitende Staat ten opzichte van vervoerders die staatsonderdaan zijn, een hogere aansprakelijkheidsgrens per hoofd vastleggen.</p>	<p>Art. 7. Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel</p> <p>1. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 3, is beperkt tot een bedrag van 400 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.</p> <p>2. Een Staat die Partij is, kan de in lid 1 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrens vaststellen bij specifieke bepalingen van nationaal recht, mits de nationale aansprakelijkheidsgrens, voor zover aanwezig, niet lager is dan die welke in lid 1 wordt voorgeschreven. Een Staat die Partij is en gebruikmaakt van de in dit lid gegeven keuzemogelijkheid, stelt de Secretaris-generaal in kennis van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrens, dan wel van het feit dat deze ontbreekt.</p>
<p>Art. 8. Aansprakelijkheidsgrens voor verlies of beschadiging van reisgoed</p> <p>1. De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies van of schade aan kajuitreisgoed is in elk geval beperkt tot 833 rekeneenheden per vervoer en per passagier.</p> <p>2. De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies van of schade aan voertuigen met inbegrip van alle reisgoed vervoerd of op het voertuig is in elk geval beperkt tot 3 333 rekeneenheden per voertuig en per vervoer.</p> <p>3. De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies van of schade aan reisgoed ander dan bedoeld in paragraaf 1 en 2 van dit artikel is in elk geval beperkt tot 1 200 rekeneenheden per passagier en per vervoer.</p> <p>4. De vervoerder en de passagier kunnen</p>	<p>Art. 8. Beperking van de aansprakelijkheid bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen</p> <p>1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage belooft ten hoogste 2 250 rekeneenheden per passagier, per vervoer.</p> <p>2. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, belooft ten hoogste 12 700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.</p> <p>3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in de leden 1 en 2 vermelde bagage belooft ten hoogste 3 375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.</p>

<p>vrijstelling van aansprakelijkheid van de vervoerder bedingen voor een bedrag van hoogstens 117 rekeneenheden in geval van schade aan een voertuig en van hoogstens 13 rekeneenheden per passagier in geval van verlies van of schade aan ander reisgoed. Deze zal worden afgetrokken van het verlies- of schadebedrag.</p>	<p>4. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.</p>
<p>Art. 9. Rekeneenheden of munteenheden en de omrekening.</p> <p>1. De rekeneenheid bedoeld in dit Verdrag is het bijzonder trekkingsrecht zoals is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De bedragen vermeld in de artikelen 7 en 8 worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is, op de datum van de uitspraak of de datum overeengekomen tussen de partijen. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van een Staat die Partij is bij het Internationaal Monetair Fonds wordt berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten van een Staat die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds wordt berekend op een door die Staat vastgelegde wijze.</p> <p>2. Niettemin kan een Staat die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds en wiens wetgeving de toepassing van de bepaling en van paragraaf 1 van dit artikel niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging of toetreding of op enig tijdstip nadien verklaren dat de beperkingen van aansprakelijkheid voorzien in dit Verdrag en toepasselijk op zijn grondgebied, als volgt worden vastgelegd :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) wat betreft artikel 7, paragraaf 1, 700 000 monetaire eenheden;</li> <li>b) wat betreft artikel 8, paragraaf 1, 12 500 monetaire eenheden;</li> <li>c) wat betreft artikel 8, paragraaf 2, 50 000 monetaire eenheden;</li> <li>d) wat betreft artikel 8, paragraaf 3, 18 000 monetaire eenheden;</li> </ul>	<p>Art. 9. Rekeneenheid en omrekening</p> <p>1. De rekeneenheid bedoeld in dit Verdrag is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De in artikel 3, lid 1, artikel 4<i>bis</i>, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de waarde van de desbetreffende munteenheid ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een Staat die Partij is en die lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebepaling die wordt toegepast door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie voor zijn eigen operaties en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een Staat die Partij is en die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend op een door die Staat vastgestelde wijze.</p> <p>2. Niettemin kan een Staat die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds en waarvan de wet de toepassing van de bepalingen van lid 1 niet toelaat, op het tijdstip van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring van dan wel toetreding tot dit Verdrag of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in lid 1 bedoelde rekeneenheid gelijk zal zijn aan 15 goudfranken. De in dit lid bedoelde goudfrank komt overeen met vijfenzestig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderdduizendste fijn. De omrekening van de goudfrank in de nationale munteenheid</p>

<p>e) wat betreft artikel 8, paragraaf 4, zal de vrijstelling van aansprakelijkheid van de vervoerder een bedrag van 1 750 monetaire eenheden in geval van schade aan een voertuig en een bedrag van 200 monetaire eenheden per passagier in geval van verlies van of schade aan ander reisgoed, niet te boven gaan.</p> <p>De in deze paragraaf bedoelde monetaire eenheid komt overeen met vijfenzestig en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderd duizendste fijn. De omrekening van deze bedragen in de nationale munt geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.</p> <p>3. De in de laatste zin van paragraaf 1 genoemde berekening en de in paragraaf 2 genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munt van de Staat zo veel mogelijk dezelfde werkelijke waarde tot uitdrukking komt voor de bedragen genoemd in de artikelen 7 en 8, als daarin uitgedrukt in rekeneenheden. Bij nederlegging van een in artikel III bedoelde akte en telkens wanneer een verandering optreedt in hun wijze van berekening ingevolge de eerste paragraaf, of in het resultaat van de omrekening ingevolge de tweede paragraaf, delen de Staten de depositaris hun wijze van berekening of het resultaat van de omrekening mede.</p>	<p>geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.</p> <p>3. De in de laatste zin van lid 1 genoemde berekening en de in lid 2 genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munteenheden van de Staten die Partij zijn zoveel mogelijk dezelfde reële waarde voor de bedragen in artikel 3, lid 1, artikel 4<i>bis</i>, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 wordt uitgedrukt als zou resulteren van de toepassing van de eerste drie zinnen van lid 1. De staten doen de Secretaris-generaal mededeling van de wijze van berekening overeenkomstig lid 1, of van het resultaat van de omrekening in lid 2, naar gelang van het geval, wanneer zij een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van, of van toetreding tot dit Verdrag neerleggen, en telkenmale als zich in deze berekening of omrekening een wijziging voordoet.</p>
<p>Art. 10. Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrens.</p> <p>1) De vervoerder en de passagiers kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde.</p> <p>2) De moratoire interesten en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheids-grenzen.</p>	<p>Art. 10. Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrens</p> <p>1. Vervoerder en passagier kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde grenzen.</p> <p>2. De wettelijke interesten en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.</p>
<p>Art. 11. Vrijstellingen en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden ingeroepen.</p> <p>Indien een rechtsvordering tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de in de plaats gestelde vervoerder wordt ingesteld wegens in dit Verdrag bedoelde beschadiging, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de vrijstellingen en aansprakelijkheidsgrenzen inroepen welke door de vervoerder of de in de</p>	<p>Art. 11. Verweren en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden aangevoerd</p> <p>Indien een rechtsvordering tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld wegens schade waarop dit Verdrag van toepassing is, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de verweren en aansprakelijkheidsgrenzen aanvoeren waarop de vervoerder of de</p>

plaats gestelde vervoerder krachtens dit Verdrag kunnen worden ingeroepen.	feitelijke vervoerder zich krachtens dit verdrag kunnen beroepen.
<p>Art. 12. Samenloop van schuldvorderingen.</p> <p>1) Als de in de artikelen 7 en 8 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het raam van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld in geval van dood of letsel van een passagier of verlies of beschadiging van zijn reisgoed.</p> <p>2) Voor het vervoer door een in de plaats gestelde vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de in de plaats gestelde vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de in de plaats gestelde vervoerder krachtens dit Verdrag kan worden opgelegd, onder voorbehoud dat geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een hoger bedrag dan de grens die voor hem van toepassing is.</p> <p>3) In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de in de plaats gestelde vervoerder krachtens artikel 11 van dit Verdrag zich kan beroepen op de in de artikelen 7 en 8 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de in de plaats gestelde vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.</p>	<p>Art. 12. Samenloop van schuldvorderingen</p> <p>1. Als de in de artikelen 7 en 8 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.</p> <p>2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de feitelijke vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens dit verdrag kan worden opgelegd, waarbij geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een bedrag dat de grens die voor hem van toepassing is, overschrijdt.</p> <p>3. In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder krachtens artikel 11 van dit verdrag zich kan beroepen op de in de artikelen 7 en 8 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.</p>
<p>Art. 13. Verval van het recht op beperkte aansprakelijkheid.</p> <p>1) Het voordeel van de in de artikelen 7 en 8 en in paragraaf 1 van artikel 10 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim van de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat de schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.</p> <p>2) De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de in de plaats gestelde</p>	<p>Art. 13. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid</p> <p>1. Het voordeel van de in de artikelen 7, 8 en 10, lid 1, bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.</p> <p>2. De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet beroepen op deze</p>

<p>vervoerder kan zich niet beroepen op deze aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim van die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling deze schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat de schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.</p>	<p>aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling dergelijke schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.</p>
<p>Art. 14. Grond van de vorderingen. In geval van dood of letsel van de passagier of van verlies of beschadiging van het reisgoed kan tegen de vervoerder of de in de plaats gestelde vervoerder geen vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van dit Verdrag.</p>	<p>Art. 14. Grond van de vorderingen Bij overlijden of persoonlijk letsel van de passagier of bij verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen andere vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van dit Verdrag.</p>
<p>Art. 15. Kennisgeving van verlies of beschadiging van reisgoed. 1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber : a) in geval van zichtbare beschadiging van reisgoed : i) voor kajuitreisgoed, vóór de ontschepping van de passagier of op het tijdstip van de ontschepping; ii) voor ander reisgoed, vóór of op het tijdstip van het afleveren; b) in geval van verborgen schade aan het reisgoed of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontschepping of van de aflevering of na de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden. 2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij - tenzij het tegendeel wordt bewezen - verondersteld zijn reisgoed in goede staat te hebben ontvangen. 3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van het reisgoed bij het in ontvangstnemen ervan op tegenspraak werd vastgesteld of onderzocht.</p>	<p>Art. 15. Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage 1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber : a) in geval van zichtbare beschadiging van bagage : i) voor hutbagage, vóór of op het tijdstip van de ontschepping van de passagier; ii) voor andere bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren; b) bij verborgen schade aan de bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontschepping, de datum van de aflevering of de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden. 2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij — tenzij het tegendeel wordt bewezen — verondersteld zijn bagage in goede staat te hebben ontvangen. 3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan op tegenspraak werd vastgesteld of onderzocht.</p>
<p>Art. 16. Verjaringstermijn voor de vordering tot schadevergoeding. 1. Elke vordering tot vergoeding van het nadeel voortvloeiende uit de dood of een letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van het reisgoed, verjaart na een termijn van twee jaar. 2. De verjaringstermijn begint te lopen : a) wat letsel betreft, vanaf de datum van ontschepping van de passagier; b) wat het overlijden tijdens het vervoer</p>	<p>Art. 16. Verjaringstermijn voor de vordering tot schadevergoeding 1. Elke vordering tot schadevergoeding die voortvloeit uit het overlijden of een persoonlijk letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar. 2. De verjaringstermijn begint te lopen : a) bij persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontschepping van de passagier; b) bij overlijden tijdens het vervoer, vanaf de</p>

<p>betreft, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;</p> <p>c) in geval van verlies of beschadiging van reisgoed, vanaf de ontschepingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.</p> <p>3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen van schorsing en stuiting van de verjaring, maar in geen geval kan een vordering worden ingesteld na verloop van een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of van de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.</p> <p>4. Ongeacht de bepalingen van de paragrafen 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd ingevolge een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de schade is voorgevallen. De verklaring en de overeenkomst moeten uit een geschrift blijken.</p>	<p>datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;</p> <p>e) bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontschepingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.</p> <p>3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar een vordering uit hoofde van dit Verdrag kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen :</p> <p>a) een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder</p> <p>b) een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn. »</p> <p>4. Ongeacht de bepalingen van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.</p>
<p>Art. 17. Bevoegde rechtsmacht.</p> <p>1. Een vordering ingesteld overeenkomstig dit Verdrag wordt naar keuze van de eiser aanhangig gemaakt bij een van de hieronder opgesomde rechtbanken, op voorwaarde dat deze gelegen is in een verdragsluitende Staat :</p> <p>a) de rechtbank van de gewone verblijfplaats of van de plaats van de hoofdinstelling van de verweerder;</p> <p>b) de rechtbank van de plaats van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoersovereenkomst;</p>	<p>Art. 17. Bevoegde rechtsmacht.</p> <p>1. Een vordering ingesteld overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van dit Verdrag wordt naar keuze van de eiser aanhangig gemaakt bij een van de hieronder opgesomde rechtbanken, op voorwaarde dat deze gelegen is in een Staat die Partij is, en voor zover het nationaal recht van elke Staat die Partij is in regels voorziet voor de vaststelling van een geschikte rechtbank binnen die Staten waar een keuze uit meerdere mogelijk is :</p> <p>a) de rechtbank van de staat waar de</p>

<p>c) een rechtbank van de Staat van de woonplaats of van de gewone verblijfplaats van de eiser indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die Staat is onderworpen;</p> <p>d) een rechtbank van de Staat waar de vervoersovereenkomst is gesloten, indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die Staat is onderworpen.</p> <p>2. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsgerecht het geschil moet worden onderworpen.</p>	<p>verweerder zijn gewone verblijfplaats of hoofdzetel heeft, of</p> <p>b) de rechtbank van de Staat van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoersovereenkomst;</p> <p>c) de rechtbank van de Staat van de woonplaats of van de gewone verblijfplaats van de eiser indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die Staat is onderworpen;</p> <p>d) de rechtbank van de Staat waar de vervoersovereenkomst is gesloten, indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die staat is onderworpen.</p> <p>2. Een vordering ingesteld overeenkomstig artikel 4<i>bis</i> van dit Verdrag wordt aanhangig gemaakt bij een van de rechtbanken waar vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder, zulks overeenkomstig lid 1.</p> <p>3. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsgerecht het geschil moet worden onderworpen.</p>
	<p>Art. 17<i>bis</i>. Erkenning en tenuitvoerlegging</p> <p>1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel 17 bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend in elke andere Staat die Partij is, tenzij :</p> <p>a) de beslissing is verkregen door bedrog; of</p> <p>b) de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.</p> <p>2. Een beslissing die ingevolge het eerste lid is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging in iedere Staat die Partij is, zodra de in die Staat vereiste formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek van de zaak.</p> <p>3. Een Staat die Partij is bij dit protocol mag andere regels voor de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen hanteren, mits deze tot effect hebben te verzekeren dat de beslissingen ten minste in dezelfde mate worden erkend en ten uitvoer gelegd als het geval is wanneer het bepaalde in de leden 1 en 2 wordt toegepast.</p>

<p>Art. 18. Ongeldigheid van contractuele bepalingen.</p> <p>Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat de dood of een letsel van de passagier of verlies of beschadiging van zijn reisgoed heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan is bepaald in dit Verdrag, met uitzondering van die bepaald in artikel 8, paragraaf 4, of nog de bewijslast die op de vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, paragraaf 1, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, maar de nietigheid van dit beding heeft niet de nietigheid tot gevolg van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.</p>	<p>Art. 18. Ongeldigheid van contractuele bepalingen</p> <p>Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in dit Verdrag is bepaald, tenzij als bepaald in artikel 8, lid 4, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, lid 1 of 2, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, waarbij de nietigheid van dit beding niet leidt tot de nietigheid van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.</p>
<p>Art. 19. Andere verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid.</p> <p>Dit Verdrag laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de in de plaats gestelde vervoerder en hun aangestelden of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale Verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars.</p>	<p>Art. 19. Andere verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid</p> <p>Dit Verdrag laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun aangestelden of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale Verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars.</p>
<p>Art. 20. Nucleaire schade.</p> <p>Niemand kan volgens dit Verdrag aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval :</p> <p>a) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, ofwel krachtens bepalingen van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, zoals dat is gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964, ofwel krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 op de burgerlijke aansprakelijkheid voor nucleaire schade;</p> <p>b) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even voordelig is als de Verdragen van</p>	<p>Art. 20. Nucleaire schade</p> <p>Niemand kan volgens dit Verdrag aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval :</p> <p>a) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, als gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964 daarbij, hetzij krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij, of</p> <p>b) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die</p>



Parijs of Wenen.	wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de Verdragen van Parijs of Wenen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij.
<p>Art. 21. Commercieel vervoer door rechtspersonen.</p> <p>Dit Verdrag is van toepassing op het commercieel vervoer dat door Staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoersovereenkomst als bepaald in artikel 1.</p>	<p>Art. 21. Commercieel vervoer door publiekrechtelijke rechtspersonen</p> <p>Dit Verdrag is van toepassing op het commercieel vervoer dat door Staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoersovereenkomst als bepaald in artikel 1.</p>
<p>Art. 22. Verklaring van niet-toepassing.</p> <p>1. Bij de toetreding tot of de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van dit Verdrag kan elke Partij schriftelijk verklaren dat zij de bepalingen van dit Verdrag niet zal toepassen wanneer de passagier en de vervoerder onderdanen zijn van die Partij.</p> <p>2. Elke verklaring gedaan krachtens paragraaf 1 van dit artikel kan te allen tijde worden ingetrokken door een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie.</p>	<p>Art. 22. Verklaring van niet-toepassing</p> <p>1. Bij de toetreding tot of de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van dit Verdrag kan elke Partij schriftelijk verklaren dat zij de bepalingen van dit Verdrag niet zal toepassen wanneer de passagier en de vervoerder onderdanen zijn van die Partij.</p> <p>2. Elke verklaring gedaan krachtens lid 1 van dit artikel kan te allen tijde worden ingetrokken door een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-generaal van de Organisatie.</p>
	<p>Art. 22<i>bis</i>. Slotbepalingen van het Verdrag</p> <p>De slotbepalingen van dit Verdrag zijn de artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974. Verwijzingen in dit Verdrag naar Staten die Partij zijn, zijn te beschouwen als verwijzingen naar Staten die Partij zijn bij dat protocol.</p>
	<p><b>SLOTBEPALINGEN</b></p> <p>(Artikels 17 tot 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee)</p>
<p>Art. 23. Ondertekening, bekrachtiging en toetreding.</p> <p>1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening in de zetel van de Organisatie tot 31 december 1979 en blijft daarna openstaan voor toetreding.</p> <p>2. Staten kunnen partij worden bij dit Verdrag door :</p> <p>a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;</p> <p>b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring,</p>	<p>ARTIKEL 17. Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding</p> <p>1. Dit Protocol Staat open voor ondertekening op het hoofdkantoor van de Organisatie vanaf 1 mei 2003 tot en met 30 april 2004 en staat nadien open voor toetreding.</p> <p>2. De Staten mogen hun instemming om door dit Protocol gebonden te worden tot uitdrukking brengen door :</p> <p>a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of</p> <p>b) ondertekening onder voorbehoud van</p>

<p>gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;</p> <p>c) toetreding.</p> <p>3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de neerlegging van een officiële daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.</p>	<p>bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of</p> <p>c) toetreding.</p> <p>3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een hiertoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal.</p> <p>4. Akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die zijn neergelegd nadat een wijziging van dit Protocol in werking is getreden ten aanzien van alle Staten die Partij zijn, of nadat alle maatregelen vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van die Staten voltooid zijn, worden geacht van toepassing te zijn op dit Protocol, zoals gewijzigd door bedoelde wijziging.</p> <p>5. Een Staat geeft geen uitdrukking aan zijn instemming om door dit Protocol te worden gebonden, indien hij hierbij partij is, tenzij hij de volgende instrumenten opzegt :</p> <p>a) het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Athene op 13 december 1974;</p> <p>b) het Protocol bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 19 november 1976; en</p> <p>c) het Protocol van 1990 tot wijziging van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 29 maart 1990;</p> <p>vanaf het tijdstip waarop dit Protocol voor die Staat in werking treedt in overeenstemming met artikel 20.</p>
	<p>ARTIKEL 18. Staten met meer dan één rechtsstelsel</p> <p>1. Indien een Staat twee of meer territoriale eenheden heeft waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn op vraagstukken die bij dit Protocol worden geregeld, kan hij op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding verklaren dat dit Protocol van toepassing is op al zijn territoriale eenheden, of slechts op een of meer daarvan, en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door het indienen van een andere.</p> <p>2. Een dergelijke verklaring wordt ter kennis gebracht van de Secretaris-generaal en vermeldt uitdrukkelijk de territoriale eenheden</p>

	<p>waarop dit Protocol van toepassing is.</p> <p>3. Met betrekking tot een Staat die Partij is die een dergelijke verklaring aflegt, geldt het volgende :</p> <p><i>a)</i> verwijzingen naar de Staat van registratie van een schip en, in het geval van een certificaat van verplichte verzekering, naar de Staat van afgifte of waarmerking, worden uitgelegd als verwijzingen naar de territoriale eenheid waarin het schip is geregistreerd, respectievelijk waarin het certificaat wordt afgegeven of gewaarmerkt;</p> <p><i>b)</i> verwijzingen naar de vereisten van het nationaal recht, de nationale aansprakelijkheidsgrens en de nationale munteenheid worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk de vereisten van het recht, de aansprakelijkheidsgrens en de munteenheid van de territoriale eenheid in kwestie; en</p> <p><i>c)</i> verwijzingen naar rechtbanken, en naar in de Staten die Partij zijn te erkennen beslissingen, worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk rechtbanken van en beslissingen die moeten worden erkend in de territoriale eenheid in kwestie.</p>
	<p>ARTIKEL 19. Organisaties voor regionale economische integratie</p> <p>1. Een organisatie voor regionale economische integratie, die is samengesteld uit soevereine Staten die bevoegdheid inzake bepaalde bij dit Protocol geregelde zaken aan deze organisatie hebben overgedragen, mag dit Protocol ondertekenen, bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren, of ertoe toetreden. Een organisatie voor regionale economische integratie die Partij bij dit Protocol is heeft de rechten en verplichtingen van een Staat die Partij is, voor zover deze organisatie bevoegd is voor de onder dit Protocol vallen vraagstukken.</p> <p>2. Waar een organisatie voor regionale economische integratie haar stemrecht uitoefent in aangelegenheden waarvoor zij bevoegd is, krijgt zij een aantal stemmen dat gelijk is aan het aantal van haar Lidstaten die Partij zijn bij dit Protocol en die bevoegdheid inzake het vraagstuk in kwestie aan haar hebben overgedragen. Een organisatie voor regionale economische integratie oefent haar stemrecht niet uit indien haar Lidstaten het</p>

	<p>hunne uitoefenen, en omgekeerd.</p> <p>3. Waar het aantal Staten die Partij zijn relevant is in dit Protocol, met inbegrip van maar niet beperkt tot de artikelen 20 en 23 van dit Protocol, telt de Organisatie voor regionale economische integratie niet als een Staat die Partij is in aanvulling op haar Lidstaten die Partij zijn.</p> <p>4. Op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding legt de organisatie voor regionale economische integratie een verklaring af aan de Secretaris-generaal ter aanduiding van de bij dit Protocol geregelde zaken met betrekking waartoe bevoegdheid is overgedragen aan die organisatie door haar Lidstaten die ondertekenaars van of Partijen bij dit Protocol zijn en van enige andere relevante restricties ten aanzien van de draagwijdte van die bevoegdheid. De organisatie voor regionale economische integratie stelt de Secretaris-generaal onverwijld in kennis van enigerlei veranderingen in de verdeling van de bevoegdheid, met inbegrip van nieuwe overdrachten van bevoegdheid, als aangeduid in de in dit lid bedoelde verklaring. Dergelijke verklaringen worden, krachtens artikel 24 van dit Protocol, door de Secretaris-generaal aan de betrokkenen ter beschikking gesteld.</p> <p>5. Staten die Partij zijn en die lidstaten zijn van een organisatie voor regionale economische integratie welke zelf Partij bij dit Protocol is, worden geacht bevoegd te zijn voor alle bij dit Protocol geregelde zaken met betrekking waartoe overdrachten van bevoegdheid aan de organisatie niet, overeenkomstig lid 4, in een verklaring zijn aangeduid of zijn medegedeeld.</p>
<p>Art. 24. Inwerkingtreding.</p> <p>1. Dit Verdrag treedt in werking op de negentigste dag na de datum waarop 10 Staten het ofwel hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, ofwel een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd.</p> <p>2. Voor een Staat die dit Verdrag nadien ondertekent zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding neerlegt, treedt dit Verdrag in werking op de negentigste dag na</p>	<p>ARTIKEL 20. Inwerkingtreding</p> <p>1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop tien Staten het zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd bij de Secretaris-generaal.</p> <p>2. Ten aanzien van elke Staat die dit Protocol bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt nadat aan de in het eerste lid gestelde eisen voor inwerkingtreding is voldaan, treedt dit Protocol in werking drie maanden na de datum van neerlegging door die Staat van de</p>

de datum van de ondertekening of de neerlegging.	daartoe strekkende akte, maar niet voordat dit Protocol overeenkomstig lid 1 in werking is getreden.
<p>Art. 25. Opzegging.</p> <p>1. Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat die partij is bij dit Verdrag vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.</p> <p>2. Opzegging geschiedt door de neerlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie, die alle andere Partijen op de hoogte stelt van de ontvangst van de opzeggingsakte en van de datum waarop deze is ontvangen.</p> <p>3. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van neerlegging van de opzeggingsakte of zoveel later als in de akte is vermeld.</p>	<p>ARTIKEL 21. Opzegging</p> <p>1. Een Staat die Partij bij dit Protocol is kan dit Protocol, na de datum waarop het voor die Staat in werking is getreden, te allen tijde opzeggen.</p> <p>2. Opzegging geschiedt door neerlegging van een hiertoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal.</p> <p>3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na de neerlegging van de akte van opzegging bij de Secretaris-generaal of na een langere termijn wanneer zulks in die akte is bepaald.</p> <p>4. Opzegging door een Staat die Partij bij dit Protocol is, van het Verdrag overeenkomstig artikel 25 van dit Verdrag, wordt onder geen beding uitgelegd als een opzegging van het Verdrag als herzien bij dit Protocol.</p>
<p>Art. 26. Herziening en wijziging.</p> <p>1. Een conferentie tot herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.</p> <p>2. De Organisatie roept een conferentie van de Partijen bij dit Verdrag bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste eenderde van de Partijen.</p> <p>3. Iedere Staat die Partij wordt bij dit Verdrag na de inwerkingtreding van een amendement aangenomen door een conferentie die is bijeengeroepen overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, is gebonden door het aldus gewijzigde Verdrag.</p>	<p>ARTIKEL 22. Herziening en wijziging</p> <p>1. Een conferentie tot herziening of wijziging van dit protocol kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.</p> <p>2. De Organisatie roept een conferentie van de partijen bij dit Protocol bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste een derde van de partijen.</p>
	<p>ARTIKEL 23. Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen</p> <p>1. Onverminderd het bepaalde in artikel 22 is de bijzondere procedure van dit artikel enkel van toepassing voor wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 1, artikel 4<i>bis</i>, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het Verdrag als herzien bij dit Protocol.</p> <p>2. Op verzoek van ten minste de helft, maar in geen geval minder dan zes van de Staten die Partij zijn bij dit Protocol, wordt elk voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen, met inbegrip van de aftrekbare bedragen, als gespecificeerd in artikel 3, lid 1, artikel 4<i>bis</i>, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het</p>

	<p>Verdrag als herzien bij dit Protocol, door de Secretaris-generaal aan alle leden van de Organisatie en alle Staten die Partij zijn toegezonden.</p> <p>3. Elke voorgestelde wijziging die is toegezonden als hierboven bedoeld, wordt ter overweging voorgelegd aan de Juridische Commissie van de Organisatie (hierna de «Juridische Commissie» te noemen) opdat deze commissie de wijziging ten minste zes maanden na de datum van toezending bestudeert.</p> <p>4. Alle Staten die Partij zijn bij het Verdrag als herzien bij dit Protocol hebben, ongeacht of zij al dan niet Lid van de Organisatie zijn, het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van de Juridische Commissie in verband met de overweging en goedkeuring van wijzigingen.</p> <p>5. Wijzigingen worden goedgekeurd bij een meerderheid van tweederde van de in de Juridische Commissie in de in lid 4 bedoelde samenstelling aanwezige stemhebbende Staten die Partij zijn bij het Verdrag als herzien bij dit Protocol, op voorwaarde dat ten minste de helft van de Staten die Partij zijn bij het Verdrag als herzien bij dit Protocol, ten tijde van de stemming aanwezig is.</p> <p>6. Wanneer de Juridische Commissie een voorstel tot wijziging van de grenzen bespreekt, houdt zij rekening met de ervaring die bij incidenten werd opgedaan en in het bijzonder het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade en met wijzigingen in geldwaarden en de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de verzekeringskosten.</p> <p>7. <i>a)</i> Geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomstig dit artikel mag in overweging worden genomen minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening is opengesteld, noch minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop een eerdere wijziging overeenkomstig dit artikel van kracht is geworden.</p> <p><i>b)</i> Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het Verdrag als herzien bij dit Protocol, verhoogd met zes procent per jaar, berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening werd</p>
--	--

	<p>opengesteld.</p> <p>c) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het Verdrag als herzien bij dit Protocol, vermenigvuldigd met drie.</p> <p>8. Elke in overeenstemming met lid 5 goedgekeurde wijziging wordt door de Organisatie medegedeeld aan alle Staten die Partij zijn. De wijziging wordt geacht te zijn aanvaard na verstrijken van een periode van achttien maanden na de datum van mededeling, tenzij gedurende die periode niet minder dan een vierde van de Staten die Partij waren ten tijde van de goedkeuring van de wijziging de Secretaris-generaal hebben laten weten dat zij de wijziging niet aanvaardden, in welk geval de wijziging wordt verworpen en zonder gevolg blijft.</p> <p>9. Een wijziging die geacht wordt te zijn aanvaard overeenkomstig lid 8, treedt in werking achttien maanden na aanvaarding daarvan.</p> <p>10. Alle Staten die Partij zijn worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit Protocol overeenkomstig artikel 21, leden 1 en 2, ten minste zes maanden voordat de wijziging van kracht wordt, opzeggen. Deze opzegging wordt effectief wanneer de wijziging van kracht wordt.</p> <p>11. Wanneer een wijziging is goedgekeurd, maar de periode van achttien maanden voor de aanvaarding ervan nog niet is verstreken, is een Staat welke gedurende die periode Partij wordt, gebonden door de wijziging indien deze van kracht wordt. Een Staat die na die periode Partij wordt, is gebonden door een wijziging die is aanvaard overeenkomstig lid 8. In de in dit lid bedoelde gevallen wordt een Staat door een wijziging gebonden wanneer deze wijziging van kracht wordt, of wanneer dit Protocol voor die Staat van kracht wordt, indien dit later gebeurt.</p>
<p>Art. 27. Depositaris.</p> <p>1. Dit Verdrag wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.</p> <p>2. De Secretaris-Generaal van de Organisatie :</p> <p>a) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, in kennis van :</p>	<p>ARTIKEL 24. Depositaris</p> <p>1. Dit Protocol en eventuele wijzigingen, goedgekeurd krachtens artikel 23, worden neergelegd bij de secretaris-generaal.</p> <p>2. De Secretaris-generaal :</p> <p>a) stelt alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, in kennis van :</p>

<p>i) elke nieuwe ondertekening en elke neerlegging van een akte, alsmede de datum daarvan;</p> <p>ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;</p> <p>iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop die van kracht wordt;</p> <p>b) doet voor eensluitend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend en aan alle Staten die ertoe zijn toegetreden.</p> <p>3. Zodra dit Verdrag in werking is getreden, wordt een voor eensluitend gewaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal van de Organisatie toegezonden aan het Secretariaat van de Organisatie der Verenigde Naties ter registratie en publikatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.</p>	<p>i) elke nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en de datum daarvan;</p> <p>ii) elke verklaring en mededeling overeenkomstig artikel 9, leden 2 en 3, artikel 18, lid 1, en artikel 19, lid 4, van het Verdrag als herzien bij dit Protocol;</p> <p>iii) de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;</p> <p>iv) enig voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen in overeenstemming met artikel 23, lid 2, van dit Protocol;</p> <p>v) elke in overeenstemming met artikel 23, lid 5, goedgekeurde wijziging van dit Protocol;</p> <p>vi) enige wijziging welke geacht wordt te zijn aanvaard ingevolge artikel 23, lid 8, van dit Protocol, tezamen met de datum waarop die wijziging van kracht wordt, zulks in overeenstemming met de leden 9 en 10 van dat artikel;</p> <p>vii) de neerlegging van elke akte van opzegging van dit Protocol, alsmede de datum van neerlegging en de datum waarop die van kracht wordt;</p> <p>viii) enige mededeling welke op grond van enig artikel van dit protocol vereist zou zijn;</p> <p>b) doet voor eensluitend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toekomen aan alle staten die dit Protocol hebben ondertekend en aan alle staten die ertoe zijn toegetreden.</p> <p>3. Zodra dit Protocol in werking is getreden, wordt de tekst ervan door de Secretaris-generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Organisatie der Verenigde Naties ter registratie en publicatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.</p>
<p>Art. 28. Talen.</p> <p>Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Een officiële vertaling ervan in het Spaans en het Russisch wordt gemaakt door toedoen van de Secretaris-Generaal van de Organisatie en neergelegd bij het ondertekende origineel.</p>	<p>ARTIKEL 25. Talen</p> <p>Dit Protocol is opgesteld in één enkel oorspronkelijk exemplaar in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.</p>

**403.** Het Legal Committee van de IMO heeft op 19 oktober 2006 de tekst van een voorbehoud evenals richtsnoeren voor de uitvoering van het PAL-Verdrag vastgesteld teneinde bepaalde kwesties betreffende het PAL-Verdrag te regelen, in het bijzonder de vergoeding van met



terrorisme verband houdende schade. De bedoeling is om de Staten toe te laten Partij te worden bij het Protocol van 2002. Ingevolge het voorbehoud mogen (en moeten) de Staten een bijzondere aansprakelijkheidsgrens invoeren voor gevallen van overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door “oorlogsmolestrisico’s”. Dit laatste concept heeft o.m. betrekking op oorlog, burgeroorlog, revolutie en handelingen van terroristen. De aansprakelijkheidsgrens die in dergelijk geval mag worden gehandeerd is het laagste van de volgende bedragen:

- 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval, of
- 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.

**6.404.** Verordening (EG) nr. 392/2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, die van toepassing is sinds 31 december 2012, heeft het PAL-Verdrag 2002 verplicht van toepassing gemaakt in alle Lidstaten van de EU. Dat belet echter niet dat de Lidstaten van de EU daarnaast ook kunnen toetreden tot het Protocol van 2002 om daaraan zijn volledige uitwerking en toepasbaarheid en volle rechtskracht als internationaal verdrag te verlenen<sup>306</sup>.

De Verordening bepaalt dat de vervoerdersaansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, hun bagage en hun voertuigen wordt beheerst door het in 2002 gewijzigde PAL-Verdrag (art. 3.1), en breidt bovendien het toepassingsgebied van het verdrag uit tot het nationale vervoer over zee (art. 2). Aanvankelijk geldt deze uitbreiding enkel voor passagiersschepen van klasse A en B in de zin van artikel 4 van Richtlijn 98/18<sup>307</sup>, maar uiterlijk op 30 juni 2013 moet de Commissie een wetgevingsvoorstel indienen om het toepassingsgebied ook uit te breiden tot passagiersschepen van klasse C en D (art. 1.3). Dit zijn schepen die enkel in relatief kalme wateren en op korte afstand van de kust varen. Opdat de Verordening dwingend van toepassing zou zijn, behoort er wel een aanknopingspunt met de EU te zijn: het schip vaart onder de vlag van een lidstaat of is in een lidstaat geregistreerd, de vervoerovereenkomst is in een lidstaat gesloten of de plaats van vertrek of bestemming volgens de vervoersovereenkomst is in een lidstaat gelegen. De lidstaten mogen de Verordening echter ook onmiddellijk toepassen op alle klassen van passagiersschepen (art. 2, laatste zin). De Verordening bevat, naast de toepassing van het PAL-regime, onder meer bijzondere regelingen m.b.t. de schadevergoeding voor mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen, de betalingen van voorschotten ter dekking van de onmiddellijke economische behoeften van slachtoffers en informatieverplichtingen in hoofde van de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

**6.405.** België heeft het PAL-Verdrag in 1989 uitwerking gegeven in de Belgische rechtsorde. In de twintig jaar die sindsdien verstreken zijn, zijn geen toepassingsgevallen bekend in de rechtspraak.

De bepalingen van de Algemene Vervoerswet van 1891 en van Afdeling II van Hoofdstuk III van Titel VIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek lijken op verschillende vlakken niet met het PAL-Verdrag verenigbaar. Met name is de aansprakelijkheidsregeling verschillend omschreven, terwijl artikel 14 van het PAL-Verdrag bepaalt dat in geval van dood of letsel van een passagier of van verlies of beschadiging van het reisgoed tegen de vervoerder of de in de plaats gestelde vervoerder geen vordering tot schadevergoeding kan worden ingesteld dan op

---

<sup>306</sup> *Parl.St.*, Senaat, 2011-12, nr. 1671/1, 2. In de Besluiten van de Raad van 12 december 2011 betreffende de toetreding van de EU tot het Protocol van 2002 (2012/22/EU en 2012/23/EU) worden de lidstaten aangemoedigd om hun bekrachtiging of toetreding van het Protocol binnen een redelijke termijn en zo mogelijk gelijktijdig te doen.

<sup>307</sup> Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, *Pb.* 15 mei 1998, L 144/1, zoals gewijzigd.

grond van het Verdrag. Daarenboven is de verjaringsregel in de Algemene Vervoerswet van 1891 strijdig met deze in artikel 16 van het PAL-Verdrag.

Als gevolg van de rechtstreekse toepasselijkheid van Verordening 392/2009 maakt het PAL-Verdrag 2002 sinds 31 december 2012 deel uit van de Belgische rechtsorde. Een wetsontwerp tot goedkeuring van het Protocol werd reeds in juli 2012 goedgekeurd door Kamer en Senaat, maar de goedkeuringswet werd tot heden niet bekendgemaakt. België is op 23 april 2013 als tiende Staat tot het Protocol toegetreden, waardoor het Protocol op 23 april 2014 internationaal in werking zal treden. Vanzelfsprekend werd bij de toetreding het door de IMO vastgestelde voorbehoud i.v.m. oorlogsmolestrisico's gemaakt.

In het licht van de volkenrechtelijke en Europeesrechtelijke evoluties lijkt de Belgische wettelijke regeling van het vervoer van passagiers en hun bagage over zee alleszins voorbijgestreefd.

**6.406.** Verordening (EU) nr. 1177/2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, die van toepassing is sinds 18 december 2012, bevat rechtsregels m.b.t. non-discriminatie tussen passagiers, bijstand aan gehandicapte passagiers, de rechten van passagiers bij annulering of vertraging en aan de passagiers te verstrekken informatie<sup>308</sup>.

De Verordening vormt een sluitend geheel en lijkt niet te moeten worden aangevuld met nationale bepalingen. De artikelen 171, 174 en 175 van de Zeewet bestrijken echter in beperkte mate hetzelfde terrein als de Verordening. Ofschoon die bepalingen niet noodzakelijk een schending van de Verordening lijken uit te maken, kan het naast elkaar bestaan van beide regelingen weinig elegant worden genoemd.

**6.407.** De Rome I-Verordening bevat de volgende specifieke bepaling betreffende het recht dat van toepassing is op overeenkomsten voor het vervoer van passagiers:

*Artikel 5*

*Vervoerovereenkomsten*

[...]

2. Indien de partijen voor de overeenkomst voor het vervoer van passagiers geen rechtskeuze overeenkomstig alinea 2 hebben gemaakt, wordt de overeenkomst beheerst door het recht van het land waar de passagier zijn gewone verblijfplaats heeft, mits de plaats van vertrek of de plaats van bestemming in dat land is gelegen. Indien niet aan deze voorwaarden is voldaan, is het recht van de plaats waar de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft van toepassing.

De partijen kunnen als het recht dat overeenkomstig artikel 3 van toepassing is op een overeenkomst voor het vervoer van passagiers, alleen het recht kiezen van het land waar:

- a) de passagier zijn gewone verblijfplaats heeft, of
- b) de vervoerder zijn gewone verblijfplaats heeft, of
- c) de vervoerder zijn hoofdvestiging heeft, of
- d) het vertrek plaatsvindt, of
- e) de aankomst plaatsvindt.

---

<sup>308</sup> Zie nader Leclercq, J.-F., "Bieden de maatschappijen die ferryboten en cruiseschepen exploiteren voldoende bescherming aan de passagiers die over zee en binnenwateren reizen ?", *RW* 2012-13, 522-540; Leclercq, J.-F., "Les sociétés de ferries et de bateaux de croisière protègent-elles les passagers maritimes et fluviaux ?", *RHA* 2011, 99-130 en 195-214; Leclercq, J.-F., "Do ferry companies and cruise ships offer sufficient protection to passengers traveling by sea and inland waterway ?", *TVR* 2012, 167-171.

3. Indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de overeenkomst, bij gebreke van een rechtskeuze, een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan het in lid 1 of lid 2 bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing.

Overeenkomstig artikel 6.4, b) van de Rome I-Verordening vallen vervoerovereenkomsten, met uitzondering van pakketreisovereenkomsten, niet onder de regeling voor consumentenovereenkomsten. De reden is dat de specifieke bepalingen m.b.t. vervoersovereenkomsten een adequaat beschermingsniveau voor de passagiers dienen te waarborgen<sup>309</sup>.

Ook de rechtsmacht wordt in het Europese en internationale recht geregeld. Ingevolge artikel 5.1, b) van de Brussel I-Verordening<sup>310</sup> en het (nieuwe) EVEX-Verdrag, en de rechtspraak van het Hof van Justitie over de plaats van uitvoering van de vervoersverbintenis, heeft de eiser, specifiek m.b.t. verbintenissen uit overeenkomst, de keuze om zijn vordering in te stellen op de plaats van vertrek of de plaats van aankomst. Daarnaast kan de verweerder, op grond van de algemene regel in artikel 2 van de Brussel I-Verordening<sup>311</sup> en het (nieuwe) EVEX-Verdrag, worden opgeroepen voor de gerechten van de Lidstaat waar hij zijn woonplaats heeft<sup>312</sup>.

#### C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

##### - DUITSLAND

**6.408.** Duitsland heeft zowel het PAL-Verdrag als de PAL-Protocols van 1976, 1990 en 2002 ondertekend, maar telkens onder voorbehoud van ratificatie. Tot op heden heeft Duitsland echter noch het Verdrag, noch één van de Protocols geratificeerd.

De Duitse regelgeving m.b.t. het zeevervoer van passagiers en hun bagage was te vinden in §§ 664 e.v. van het *Handelsgesetzbuch*. Een aantal van de aldaar voorkomende bepalingen vertoonden opvallende gelijkenis met bepalingen van Titel IV van de huidige Belgische Zeewet.

Ofschoon Duitsland niet gebonden is door het PAL-Verdrag, heeft de Duitse wetgever de materiële regelen van het Verdrag grotendeels overgenomen in een bijlage bij § 664 van het *Handelsgesetzbuch*<sup>313</sup>.

**6.409.** Bij de vaststelling van de nieuwe, in 2013 in het *Handelsgesetzbuch* ingepaste maritieme wetgeving heeft de Duitse wetgever overwogen dat het nationaal recht m.b.t. passagiersvervoer over zee, na de inwerkingtreding van Verordening 392/2009 op 31 december 2012, aanzienlijk minder rechtsbescherming zou bieden dan het Europees recht, wat als problematisch werd beschouwd. De bepalingen die tot nu toe in de bijlage bij het *Handelsgesetzbuch* waren opgenomen, worden geïntegreerd in de hoofdtekst en afgestemd op Verordening 392/2009. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat de Verordening, en desgevallend ook het PAL-Verdrag in de versie van 2002, directe werking hebben en voorgaan op het nationaal recht. Voor de gevallen die toch nog onder het nationale recht vallen, wordt de aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers en hun bagage in grote lijnen op gelijke wijze geregeld als onder Verordening 392/2009 en het

<sup>309</sup> Zie de inleidende overweging (32) van de Verordening.

<sup>310</sup> In de herschikte Brussel I-Verordening, die vanaf 10 januari 2015 van toepassing zal zijn, wordt dit het gelijkkluidende artikel 7.1, b).

<sup>311</sup> In de herschikte Brussel I-Verordening wordt dit het gelijkkluidende artikel 4.

<sup>312</sup> Zie *supra*, nr. 6.247.

<sup>313</sup> Otte, K., "Internationales Transportrecht", in Tietje, Chr. (ed.), *Internationales Wirtschaftsrecht*, Berlijn, De Gruyter Rechtswissenschaften, 2009, (287), 336, nr. 165; Rabe, 843, nr. 2.

PAL-Verdrag, ofschoon de bepalingen ervan niet altijd woordelijk zijn overgenomen<sup>314</sup>. Van de niet met het PAL-regime overeenstemmende bepalingen uit het huidige *Handelsgesetzbuch* wordt alleen het artikel m.b.t. het pandrecht van de vervoerder behouden. Aan de overige bepalingen is, volgens de Duitse wetgever, geen reële nood meer<sup>315</sup>.

De tekst van de nieuwe bepalingen luidt als volgt:

*Zweiter Unterabschnitt  
Personenbeförderungsverträge*

§ 536 Anwendungsbereich

*(1) Für Schäden, die bei der Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck über See durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch den Verlust, die Beschädigung oder verspätete Ausbändigung von Gepäck entstehen, haften der Beförderer und der ausführende Beförderer nach den Vorschriften dieses Unterabschnitts. Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 611 bis 617 oder den §§ 4 bis 5m des Binnenschiffahrtsgesetzes geltend zu machen, bleibt unberührt.*

*(2) Die Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten nicht, soweit die folgenden Regelungen maßgeblich sind:*

- 1. unmittelbar anwendbare Regelungen der Europäischen Union in ihrer jeweils geltenden Fassung, insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 392/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 24), oder*
- 2. unmittelbar anwendbare Regelungen in völkerrechtlichen Übereinkünften.*

*Die Haftungs Vorschriften dieses Unterabschnitts gelten ferner nicht, wenn der Schaden auf einem von einer Kernanlage ausgehenden nuklearen Ereignis beruht und der Inhaber der Kernanlage nach den Vorschriften des Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Februar 1976 (BGBl. 1976 II S. 310, 311) und des Protokolls vom 16. November 1982 (BGBl. 1985 II S. 690) oder des Atomgesetzes haftet.*

§ 537 Begriffsbestimmungen

*Im Sinne dieses Unterabschnitts ist*

- 1. ein Beförderer eine Person, die einen Vertrag über die Beförderung eines Fahrgasts über See (Personenbeförderungsvertrag) schließt;*
- 2. ein Fahrgast eine Person, die*
  - a) auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird oder*
  - b) mit Zustimmung des Beförderers ein Fahrzeug oder lebende Tiere, die auf Grund eines Seefrachtvertrags befördert werden, begleitet;*
- 3. Gepäck jeder Gegenstand, der auf Grund eines Personenbeförderungsvertrags befördert wird, ausgenommen lebende Tiere;*
- 4. Kabinengepäck das Gepäck, das ein Fahrgast in seiner Kabine oder sonst in seinem Besitz hat, einschließlich des Gepäcks, das ein Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat;*
- 5. ein Schifffahrtsereignis ein Schiffbruch, ein Kentern, ein Zusammenstoß oder eine Strandung des Schiffes, eine Explosion oder ein Feuer im Schiff oder ein Mangel des Schiffes;*
- 6. ein Mangel des Schiffes eine Funktionsstörung, ein Versagen oder eine Nichteinhaltung von anwendbaren Sicherheitsvorschriften in Bezug auf einen Teil des Schiffes oder seiner Ausrüstung, wenn dieser Teil oder diese Ausrüstung verwendet wird*
  - a) für das Verlassen des Schiffes, die Evakuierung oder die Ein- und Ausschiffung der Fahrgäste,*
  - b) für den Schiffsantrieb, die Ruderanlage, die sichere Schiffsführung, das Festmachen, das Ankern, das Anlaufen oder Verlassen des Liege- oder Ankerplatzes oder die Lecksicherung nach Wassereinbruch oder*
  - c) für das Aussetzen von Rettungsmitteln.*

<sup>314</sup> Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 1, 41, 50 en 105-106.

<sup>315</sup> Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 48 en 114.

### § 538 Haftung des Beförderers für Personenschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Ist das den Schaden verursachende Ereignis ein Schiffsabtriebsereignis, wird das Verschulden vermutet.

(2) Abweichend von Absatz 1 haftet der Beförderer ohne Verschulden für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts auf Grund eines Schiffsabtriebsereignisses während der Beförderung entsteht, soweit der Schaden den Betrag von 250.000 Rechnungseinheiten nicht übersteigt. Der Beförderer ist jedoch von dieser Haftung befreit, wenn das Ereignis

1. infolge von Feindseligkeiten, einer Kriegshandlung, eines Bürgerkriegs, eines Aufstands oder eines außergewöhnlichen, unvermeidlichen und unabwendbaren Naturereignisses eingetreten ist oder
2. ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurde, die von einem Dritten in der Absicht, das Ereignis zu verursachen, begangen wurde.

(3) Die Beförderung im Sinne der Absätze 1 und 2 umfasst

1. den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem er ein- und ausgeschifft wird, sowie
2. den Zeitraum, in dem der Fahrgast auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungsentgelt inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist.

Nicht erfasst ist der Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet.

### § 539 Haftung des Beförderers für Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck oder von anderem Gepäck entsteht, wenn das den Schaden verursachende Ereignis während der Beförderung eingetreten ist und auf einem Verschulden des Beförderers beruht. Bei Verlust oder Beschädigung von Kabinengepäck auf Grund eines Schiffsabtriebsereignisses und bei Verlust oder Beschädigung anderen Gepäcks wird das Verschulden vermutet.

(2) Der Beförderer haftet entsprechend Absatz 1 auch für den Schaden, der daraus entsteht, dass das Gepäck dem Fahrgast nicht innerhalb einer angemessenen Frist nach Ankunft des Schiffes, auf dem das Gepäck befördert worden ist oder hätte befördert werden sollen, wieder ausgehändigt worden ist. Die Haftung ist jedoch ausgeschlossen, wenn die verspätete Aushändigung auf Arbeitsstreitigkeiten zurückzuführen ist.

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 haftet der Beförderer nicht für den Schaden, der durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Geld, begebaren Wertpapieren, Gold, Silber, Juwelen, Schmuck, Kunstgegenständen oder sonstigen Wertsachen entsteht, es sei denn, dass solche Wertsachen bei dem Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt worden sind.

(4) Die Beförderung im Sinne des Absatzes 1 umfasst folgende Zeiträume:

1. hinsichtlich des Kabinengepäcks mit Ausnahme des Gepäcks, das der Fahrgast in oder auf seinem Fahrzeug hat,

a) den Zeitraum, in dem sich das Kabinengepäck an Bord des Schiffes befindet, einschließlich des Zeitraums, in dem das Kabinengepäck ein- und ausgeschifft wird,

b) den Zeitraum, in dem das Kabinengepäck auf dem Wasserweg vom Land auf das Schiff oder umgekehrt befördert wird, wenn die Kosten dieser Beförderung im Beförderungspreis inbegriffen sind oder wenn das für diese zusätzliche Beförderung benutzte Wasserfahrzeug dem Fahrgast vom Beförderer zur Verfügung gestellt worden ist, sowie

c) den Zeitraum, in dem sich der Fahrgast in einer Hafenstation, auf einem Kai oder in oder auf einer anderen Hafenanlage befindet, wenn das Kabinengepäck von dem Beförderer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten übernommen und dem Fahrgast nicht wieder ausgehändigt worden ist;

2. hinsichtlich anderen Gepäcks als des in Nummer 1 genannten Kabinengepäcks den Zeitraum von der Übernahme durch den Beförderer an Land oder an Bord bis zur Wiederaushändigung.

#### § 540 Haftung für andere

Der Beförderer hat ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden, wenn die Leute und die Schiffsbesatzung in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Gleiches gilt für ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient.

#### § 541 Haftungshöchstbetrag bei Personenschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts ist in jedem Fall auf einen Betrag von 400 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt. Dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung zu leistenden Rente.

(2) Abweichend von Absatz 1 ist die Haftung des Beförderers auf einen Betrag von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis beschränkt, wenn der Tod oder die Körperverletzung auf einem der folgenden Umstände beruht:

1. Krieg, Bürgerkrieg, Revolution, Aufruhr, Aufständen oder dadurch veranlassten inneren Unruhen oder feindlichen Handlungen durch oder gegen eine Krieg führende Macht,
2. Beschlagnahme, Pfändung, Arrest, Verfügungsbeschränkung oder Festhalten sowie deren Folgen oder dahingehenden Versuchen,
3. zurückgelassenen Minen, Torpedos, Bomben oder sonstigen zurückgelassenen Kriegswaffen,
4. Anschlägen von Terroristen oder Personen, die die Anschläge böswillig oder aus politischen Beweggründen begehen, und Maßnahmen, die zur Verhinderung oder Bekämpfung solcher Anschläge ergriffen werden,
5. Einziehung und Enteignung.

(3) Bei Tod oder Körperverletzung mehrerer Fahrgäste tritt bei Anwendung des Absatzes 2 an die Stelle des darin genannten Betrages von 250 000 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Schadensereignis der Betrag von 340 Millionen Rechnungseinheiten je Schiff und Schadensereignis, wenn dieser Betrag niedriger ist und unter den Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer Ansprüche und in Form einer einmaligen Zahlung oder in Form von Teilzahlungen aufgeteilt werden kann.

#### § 542 Haftungshöchstbetrag bei Gepäck- und Verspätungsschäden

(1) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Kabinengepäck ist, soweit Absatz 2 nichts Abweichendes bestimmt, auf einen Betrag von 2 250 Rechnungseinheiten je Fahrgast und Beförderung beschränkt.

(2) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Fahrzeugen, einschließlich des in oder auf dem Fahrzeug beförderten Gepäcks, ist auf einen Betrag von 12 700 Rechnungseinheiten je Fahrzeug und je Beförderung beschränkt.

(3) Die Haftung des Beförderers wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung allen anderen als des in den Absätzen 1 und 2 erwähnten Gepäcks ist auf einen Betrag von 3 375 Rechnungseinheiten je Fahrgast und je Beförderung beschränkt.

(4) Soweit nicht Wertsachen betroffen sind, die beim Beförderer zur sicheren Aufbewahrung hinterlegt sind, können der Beförderer und der Fahrgast vereinbaren, dass der Beförderer einen Teil des Schadens nicht zu erstatten hat. Dieser Teil darf jedoch bei Beschädigung eines Fahrzeugs den Betrag von 330 Rechnungseinheiten und bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung anderen Gepäcks den Betrag von 149 Rechnungseinheiten nicht übersteigen.

(5) Abweichend von den Absätzen 1 bis 4 hat der Beförderer bei Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen oder anderer Spezialausrüstung, die von einem Fahrgast mit eingeschränkter Mobilität verwendet wird, den Wiederbeschaffungswert der betreffenden Ausrüstungen oder gegebenenfalls die Reparaturkosten zu ersetzen.

#### § 543 Zinsen und Verfahrenskosten

*Zinsen und Verfahrenskosten sind über die in den §§ 538, 541 und 542 genannten Haftungshöchstbeträge hinaus zu erstatten.*

#### § 544 Rechnungseinheit

*Die in den §§ 538, 541 und 542 genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der Betrag wird in Euro entsprechend dem Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert des Euro gegenüber dem Sonderziehungsrecht wird nach der Berechnungsmethode ermittelt, die der Internationale Währungsfonds an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen anwendet.*

#### § 545 Wegfall der Haftungsbeschränkung

*Die in den §§ 541 und 542 sowie im Personenbeförderungsvertrag vorgesehenen Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die vom Beförderer selbst entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.*

#### § 546 Ausführender Beförderer

*(1) Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Beförderer ist, so haftet der Dritte (ausführender Beförderer) für den Schaden, der durch den Tod oder die Körperverletzung eines Fahrgasts oder durch Verlust, Beschädigung oder verspätete Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts während der vom ausführenden Beförderer durchgeführten Beförderung entsteht, so, als wäre er der Beförderer. Vertragliche Vereinbarungen, durch die der Beförderer seine Haftung erweitert, wirken gegen den ausführenden Beförderer nur, soweit er ihnen schriftlich zugestimmt hat.*

*(2) Der ausführende Beförderer kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Beförderer aus dem Personenbeförderungsvertrag zustehen.*

*(3) Der Beförderer und der ausführende Beförderer haften als Gesamtschuldner.*

#### § 547 Haftung der Leute und der Schiffsbesatzung

*(1) Wird einer der Leute des Beförderers oder des ausführenden Beförderers wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck eines Fahrgasts in Anspruch genommen, so kann auch er sich auf die für den Beförderer oder den ausführenden Beförderer geltenden Einreden und Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat. Gleiches gilt, wenn ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Anspruch genommen wird.*

*(2) Eine Berufung auf die Haftungsbeschränkungen nach Absatz 1 ist ausgeschlossen, wenn der Schuldner selbst vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt hat, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.*

*(3) Sind für den Schaden sowohl der Beförderer oder der ausführende Beförderer als auch eine der in Absatz 1 genannten Personen verantwortlich, haften sie als Gesamtschuldner.*

#### § 548 Konkurrierende Ansprüche

*Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck können gegen den Beförderer oder den ausführenden Beförderer nur auf der Grundlage der Vorschriften dieses Unterabschnitts geltend gemacht werden.*

#### § 549 Schadensanzeige

*(1) Zeigt der Fahrgast dem Beförderer eine Beschädigung oder einen Verlust seines Gepäcks nicht rechtzeitig an, so wird vermutet, dass er das Gepäck unbeschädigt erhalten hat. Einer Anzeige bedarf es*

*jedoch nicht, wenn der Zustand des Gepäcks im Zeitpunkt seines Empfangs von den Parteien gemeinsam festgestellt oder geprüft worden ist.*

*(2) Die Anzeige ist rechtzeitig, wenn sie spätestens in folgendem Zeitpunkt erstattet wird:*

- 1. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von Kabinengepäck im Zeitpunkt der Ausschiffung des Fahrgasts,*
  - 2. bei äußerlich erkennbarer Beschädigung von anderem Gepäck als Kabinengepäck im Zeitpunkt seiner Aushändigung und*
  - 3. bei äußerlich nicht erkennbarer Beschädigung von Gepäck oder bei dessen Verlust 15 Tage nach der Ausschiffung oder Aushändigung oder nach dem Zeitpunkt, in dem die Aushändigung hätte erfolgen sollen.*
- (3) Die Schadensanzeige bedarf der Textform. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.*

#### § 550 Erlöschen von Schadensersatzansprüchen

*Ein Schadensersatzanspruch wegen Tod oder Körperverletzung eines Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung von Gepäck erlischt, wenn er nicht innerhalb einer der folgenden Fristen gerichtlich geltend gemacht wird:*

- 1. drei Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem der Gläubiger von dem Tod oder der Körperverletzung oder von dem Verlust, der Beschädigung oder der verspäteten Aushändigung Kenntnis erlangt hat oder normalerweise hätte erlangen müssen, oder*
- 2. fünf Jahre, gerechnet von dem Tag, an dem die Ausschiffung des Fahrgasts erfolgt ist oder hätte erfolgen sollen, je nachdem, welches der spätere Zeitpunkt ist.*

#### § 551 Abweichende Vereinbarungen

*Soweit in § 542 Absatz 4 nichts Abweichendes bestimmt ist, ist jede Vereinbarung unwirksam, die vor Eintritt des Ereignisses getroffen wird, das den Tod oder die Körperverletzung des Fahrgasts oder den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Aushändigung seines Gepäcks verursacht hat, und durch die die Haftung wegen Tod oder Körperverletzung des Fahrgasts oder wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Aushändigung seines Gepäcks ausgeschlossen oder eingeschränkt wird.*

#### § 552 Pfandrecht des Beförderers

- (1) Der Beförderer hat für seine Forderung auf das Beförderungsentgelt ein Pfandrecht an dem Gepäck des Fahrgasts.*
- (2) Das Pfandrecht besteht nur, solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist.*

- ENGELAND

**6.410.** Het Verenigd Koninkrijk heeft het PAL-Verdrag en het PAL-Protocol van 1976 ondertekend en geratificeerd. Het heeft het PAL-Protocol van 2002 ondertekend onder voorbehoud van ratificatie, maar is tot heden niet tot ratificatie overgegaan.

In Engeland is het passagiersvervoer over zee wettelijk geregeld in Part VII van de Merchant Shipping Act 1995, dat het opschrift "Liability of Shipowners and Others" draagt en waarvan de hier relevante bepalingen als volgt luiden:

#### *Carriage of passengers and luggage by sea*

183 Scheduled convention to have force of law.

*(1) The provisions of the Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea as set out in Part I of Schedule 6 (hereafter in this section and in Part II of that Schedule referred to as "the Convention") shall have the force of law in the United Kingdom.*

*(2) The provisions of Part II of that Schedule shall have effect in connection with the Convention and sub-section (1) above shall have effect subject to the provisions of that Part.*



*(3) If it appears to Her Majesty in Council that there is a conflict between the provisions of this section or of Part I or II of Schedule 6 and any provisions relating to the carriage of passengers or luggage for reward by land, sea or air in—*

*(a) any convention which has been signed or ratified by or on behalf of the government of the United Kingdom before 4th April 1979 (excluding the Convention); or*

*(b) any enactment of the Parliament of the United Kingdom giving effect to such a convention,*

*She may by Order in Council make such modifications of this section or that Schedule or any such enactment as She considers appropriate for resolving the conflict.*

*(4) If it appears to Her Majesty in Council that the government of the United Kingdom has agreed to any revision of the Convention She may by Order in Council make such modification of Parts I and II of Schedule 6 as She considers appropriate in consequence of the revision.*

*(5) Nothing in subsection (1) or (2) above or in any modification made by virtue of subsection (3) or (4) above shall affect any rights or liabilities arising out of an occurrence which took place before the day on which the said subsection (1) or (2) above, or as the case may be, the modification, comes into force.*

*(6) This section shall bind the Crown, and any Order in Council made by virtue of this section may provide that the Order or specified provisions of it shall bind the Crown.*

*(7) A draft of an Order in Council proposed to be made under subsection (3) or (4) above shall not be submitted to Her Majesty in Council unless the draft has been approved by a resolution of each House of Parliament.*

#### 184 Application of Schedule 6 to carriage within British Islands.

*(1) Her Majesty may by Order in Council provide that Part I of Schedule 6—*

*(a) shall have the force of law in the United Kingdom, with such modifications as are specified in the Order, in relation to, and to matters connected with, a contract of carriage where the places of departure and destination under the contract are within the British Islands and under the contract there is no intermediate port of call outside those Islands; and*

*(b) shall, as modified in pursuance of paragraph (a) above, have effect in relation to, and to matters connected with, any such contract subject to the provisions of Part II of that Schedule or to those provisions with such modifications as are specified in the Order.*

*(2) An Order in Council made by virtue of subsection (1) above may contain such provisions, including provisions modifying section 28 of the Unfair Contract Terms Act 1977 (which relates to certain contracts as respects which the Convention mentioned in section 183(1) does not have the force of law in the United Kingdom), as the Secretary of State considers appropriate for the purpose of dealing with matters arising in connection with any contract to which the said section 28 applies before the Order is made.*

*(3) An Order in Council made by virtue of subsection (1) above may provide that the Order or specified provisions of it shall bind the Crown.*

*(4) A draft of an Order in Council proposed to be made by virtue of subsection (1) above shall not be submitted to Her Majesty in Council unless the draft of the Order in Council has been approved by a resolution of each House of Parliament.*

*(5) In subsection (1) above expressions to which meanings are assigned by article 1 of the Convention set out in Part I of Schedule 6 have those meanings but any reference to a contract of carriage excludes such a contract which is not for reward.*

**6.411.** De tekst van het PAL-Verdrag is opgenomen in Part 1 van Schedule 6 bij de Merchant Shipping Act 1995.

Vervolgens bepaalt het Schedule:

## *Part II Provisions having effect in connection with Convention*

### *Interpretation*

1. *In this Part of this Schedule any reference to a numbered article is a reference to the article of the Convention which is so numbered and any expression to which a meaning is assigned by article 1 of the Convention has that meaning.*

### *Provisions adapting or supplementing specified articles of the Convention*

2. *For the purposes of paragraph 2 of article 2, provisions of such an international convention as is mentioned in that paragraph which apart from this paragraph do not have mandatory application to carriage by sea shall be treated as having mandatory application to carriage by sea if it is stated in the contract of carriage for the carriage in question that those provisions are to apply in connection with the carriage.*

3. *The reference to the law of the court in article 6 shall be construed as a reference to the Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 except that in relation to Northern Ireland it shall be construed as a reference to section 2 of the Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act (Northern Ireland) 1948.*

4. *The Secretary of State may by order provide that, in relation to a carrier whose principal place of business is in the United Kingdom, paragraph 1 of article 7 shall have effect with the substitution for the limit for the time being specified in that paragraph of a different limit specified in the order (which shall not be lower than 46,666 units of account).*

5. (1) *For the purpose of converting from special drawing rights into sterling the amounts mentioned in articles 7 and 8 of the Convention in respect of which a judgment is given, one special drawing right shall be treated as equal to such a sum in sterling as the International Monetary Fund have fixed as being the equivalent of one special drawing right for—*

*(a) the day on which the judgment is given; or*

*(b) if no sum has been so fixed for that day, the last day before that day for which a sum has been so fixed.*

(2) *A certificate given by or on behalf of the Treasury stating—*

*(a) that a particular sum in sterling has been fixed as mentioned in sub-paragraph (1) above for a particular day; or*

*(b) that no sum has been so fixed for that day and a particular sum in sterling has been so fixed for a day which is the last day for which a sum has been so fixed before the particular day,*

*shall be conclusive evidence of those matters for the purposes of articles 7 to 9 of the Convention; and a document purporting to be such a certificate shall, in any proceedings, be received in evidence and, unless the contrary is proved, be deemed to be such a certificate.*

6. *It is hereby declared that by virtue of article 12 the limitations on liability there mentioned in respect of a passenger or his luggage apply to the aggregate liabilities of the persons in question in all proceedings for enforcing the liabilities or any of them which may be brought whether in the United Kingdom or elsewhere.*

7. *Article 16 shall apply to arbitral proceedings as it applies to an action; and, as respects England and Wales and Northern Ireland, the provisions of section 14 of the Arbitration Act 1996 apply to determine for the purposes of that Article when an arbitration is commenced.*

8. *The court before which proceedings are brought in pursuance of article 17 to enforce a liability which is limited by virtue of article 12 may at any stage of the proceedings make such orders as appear to the court to be just and equitable in view of the provisions of article 12 and of any other proceedings which have been or are likely to be begun in the United Kingdom or elsewhere to enforce the liability in whole or in part; and without prejudice to the generality of the preceding provisions of this paragraph such a court shall, where the liability is or may be partly enforceable in other proceedings in the United Kingdom or elsewhere, have jurisdiction to award an amount less than the court would have awarded if the limitation applied solely to the proceedings before the court or to make any part of its award conditional on the results of any other proceedings.*

Other provisions adapting or supplementing the Convention

9. *Any reference in the Convention to a contract of carriage excludes a contract of carriage which is not for reward.*

10. *If Her Majesty by Order in Council declares that any State specified in the Order is a party to the Convention in respect of a particular country the Order shall, subject to the provisions of any subsequent Order made by virtue of this paragraph, be conclusive evidence that the State is a party to the Convention in respect of that country.*

11. *The Secretary of State may by order make provision—*

*(a) for requiring a person who is the carrier in relation to a passenger to give to the passenger, in a manner specified in the order, notice of such of the provisions of Part I of this Schedule as are so specified;*

*(b) for a person who fails to comply with a requirement imposed on him by the order to be guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine of an amount not exceeding level 4 on the standard scale or not exceeding a lesser amount.*

Application of ss. 185 and 186 of this Act

12. *It is hereby declared that nothing in the Convention affects the operation of section 185 of this Act (which limits a shipowner's liability in certain cases of loss of life, injury or damage)*

13. *Nothing in section 186 of this Act (which among other things limits a shipowner's liability for the loss or damage of goods in certain cases) shall relieve a person of any liability imposed on him by the Convention.*

Het Protocol van 2002 werd in Engeland niet geïmplementeerd in nationaal recht. Voorts blijkt de verhouding tussen de nationale bepalingen en Verordening 392/2009 niet expliciet te zijn geregeld.

**6.412.** *The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Domestic Carriers) Order 1987* verklaart de bepalingen van het PAL-Verdrag van toepassing op binnenlands zeevervoer van passagiers.

*The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (UK Carriers) Order 1998* – die enkel van toepassing is op vervoerders die hun hoofdvestiging hebben in het Verenigd Koninkrijk – verhoogt de aansprakelijkheidslimiet voor verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier tot 300.000 rekeneenheden.

- FRANKRIJK

**6.413.** Frankrijk is geen partij bij het PAL-Verdrag, noch bij één van de PAL-Protocols. De nationale bepalingen m.b.t. het passagiersvervoer over zee zijn echter, wat de aansprakelijkheid en de bewijslast betreft, enigszins gelijkaardig aan de bepalingen van het (oorspronkelijke) PAL-Verdrag. Wat de aansprakelijkheidsbeperking betreft, wordt verwezen naar het LLMC-Verdrag. De aansprakelijkheidsbeperking voor de vervoerder is derhalve uitsluitend gebaseerd op het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren, en er geldt blijkbaar geen aansprakelijkheidsgrens per passagier. De bepalingen, die zijn te vinden in Hoofdstuk I van Titel II van Boek IV van het vijfde deel van het wetgevende deel van de *Code des Transports*, luiden als volgt:

## TITRE II: LES CONTRATS RELATIFS A L'EXPLOITATION DU NAVIRE

### *Chapitre Ier: Le transport de personnes*

#### Article L5420-1

*Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux transports régis par le règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.*

#### Section 1: Le contrat de passage

#### Article L5421-1

*Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Le titre de transport constate l'obligation du transporteur et celle du passager.*

*Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.*

#### *Section 2: La responsabilité pour dommage aux passagers*

#### Article L5421-2

*Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.*

*Il est responsable des dommages dus au retard tenant à l'inobservation des dispositions de l'alinéa précédent ou à la faute commerciale de ses préposés.*

#### Article L5421-3

*L'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L. 5421-2 ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés.*

#### Article L5421-4

*Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.*

#### Article L5421-5

*La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées par l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes modifiée, faite à Londres le 19 novembre 1976 modifiée.*

*Pour les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées par les dispositions du b du 1 de l'article 6 de la même convention.*

*Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.*

#### Article L5421-6

*L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans.*

Article L5421-7

*Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites déterminées par les dispositions du présent chapitre.*

Article L5421-8

*Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.*

*Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.*

*Section 3: La responsabilité pour dommage aux bagages*

Article L5421-9

*Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés, dans les limites fixées par voie réglementaire.*

Article L5421-10

*Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.*

*Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, une somme dont le montant est fixé par voie réglementaire. Toutefois, toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.*

Article L5421-11

*Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.*

Article L5421-12

*Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.*

**6.414.** *De wettelijke bepalingen worden aangevuld door de volgende bepalingen van het Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes:*

*Transports de passagers.*

Article 61

*Sauf les articles 66 à 71 ci-dessous, les dispositions du présent titre sont impératives.*

*Du contrat de passage.*

Article 62

*Les dispositions qui suivent ne s'appliquent ni au transport bénévole ni aux passagers clandestins.*

*Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.*

Article 63

*Le transporteur délivre au passager un billet de passage qui porte les indications propres à identifier les parties au contrat (transporteur et passager), le voyage qui en fait l'objet (nom du navire ; date et lieu d'embarquement ; port de débarquement ; au besoin, escales prévues), le prix du transport, la classe et le numéro de la cabine, sauf dans le cas de l'article 62, alinéa 2, ci-dessus.*

#### Article 64

*Le passager ne peut pas, sauf accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.*

#### Article 65

*Les dispositions de l'article 63 ne s'appliquent ni aux navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute, ni aux bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime.*

*Sur ceux-ci le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.*

#### Article 66

*Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.*

*En cas de retard ou de renonciation au voyage, il reste débiteur du prix du passage.*

#### Article 67

*En cas d'empêchement de force majeure ou de décès du passager, le contrat est résilié par l'avis qu'en donnent, avant l'embarquement, le passager ou ses ayants droit. Le quart du prix du passage est alors dû au transporteur.*

*Les mêmes dispositions s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui.*

#### Article 68

*Le voyage une fois commencé, les événements qui surviennent dans la personne du passager n'ont pas d'influence sur sa dette.*

#### Article 69

*Si le départ du navire n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité de part ni d'autre.*

*Le transporteur doit une indemnité égale à la moitié du prix du passage s'il ne peut pas établir que l'événement ne lui est pas imputable.*

#### Article 70

*A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu.*

#### Article 71

*L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité.*

#### Article 72

*Les passagers sont soumis à la discipline du bord.*

#### Article 73

*Les règles de l'article 54 s'appliquent aux actions nées du contrat de transport de passagers.*

*Le tribunal compétent aux termes de l'alinéa 2 de cet article est celui du port d'embarquement ou celui du port de débarquement lorsqu'il est situé sur le territoire de la République française.*

*De la responsabilité du transporteur.*

**Article 74**

*Le délai de prescription de l'action en responsabilité court du jour où le passager a débarqué ou aurait dû le faire.*

*En cas de décès du passager postérieur au débarquement, le délai court du jour du décès, sans pouvoir excéder trois ans à compter du débarquement.*

*Des bagages.*

**Article 75**

*Le transporteur délivre un récépissé des bagages enregistrés. Il en est responsable comme en matière de transport de marchandises.*

**Article 76**

*Le capitaine ne peut retenir les bagages de cabine dans son navire faute de paiement du prix du passage.*

*Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du prix du passage.*

**Article 77**

*Le délai de prescription des actions nées à l'occasion des transports de bagages court à compter du débarquement des passagers ou du jour où il devait avoir lieu.*

*Des organisations de croisières maritimes.*

**Article 78**

*Le billet de croisière porte les mentions suivantes:*

- 1° Le nom et le type du navire;*
- 2° Les nom et adresse de l'organisateur de croisières;*
- 3° Les nom et adresse du passager ou de son représentant;*
- 4° La classe, le numéro de la cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris;*
- 5° Les ports de départ et de destination;*
- 6° Les dates prévues de départ et d'arrivée;*
- 7° Les escales prévues;*
- 8° Les services accessoires promis au passager.*

**Article 79**

*Chaque passager doit recevoir, outre le billet de croisière qui matérialise le contrat de passage, des coupons correspondant pour chaque escale aux services à fournir à terre réunis en un carnet de croisière.*

*Le billet de croisière et le carnet de croisière constituent le titre de croisière.*

**6.415.** In uitvoering van de artikelen L5421-9 en L5421-10 van de Code des Transports stellen de artikelen 3 en 4 van het Décret n°67-268 du 23 mars 1967 portant fixation des limites de responsabilité du transporteur maritime de aansprakelijkheidsgrenzen voor verlies of schade m.b.t. bagage en voertuigen van de passagiers vast. De bepalingen luiden als volgt:

**Article 3**

*Le montant maximum de la responsabilité du transporteur prévu à l'article 43 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 pour les bagages et véhicules de tourisme enregistrés est fixé à:*

- a) 1.140 euros par passager en ce qui concerne les bagages de cabine;*
- b) 4.600 euros par véhicule de tourisme, y compris les bagages se trouvant à l'intérieur du véhicule;*

c) 1.520 euros par passager en ce qui concerne les bagages autres que ceux visés aux alinéas a et b du présent article.

#### Article 4

*Le montant maximum de la réparation due par le transporteur prévu à l'article 44 de la loi n° 66-420 susvisée pour les effets personnels et les bagages de cabine non enregistrés est fixé à 460 euros par passager.*

#### - LUXEMBURG

**6.416.** Luxemburg is toegetreden tot het PAL-Verdrag en de PAL-Protocols van 1976 en 1990. Bijgevolg is het gebonden door het PAL-Verdrag zoals gewijzigd door het PAL-Protocol van 1976.

De Luxemburgse *Loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime* zoals gewijzigd door de *Loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime* vermeldt het PAL-Verdrag en de PAL-Protocols van 1976 en 1990 als een onderdeel van het Luxemburgs maritiem recht.

Blijkbaar bevat de *Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois* geen specifieke regeling m.b.t. passagiersvervoer over zee.

#### - NEDERLAND

**6.417.** Nederland is geen partij bij het oorspronkelijke PAL-Verdrag. Het is evenwel, net zoals Denemarken, Letland en de Europese Unie zelf, reeds toegetreden tot het PAL-Protocol van 2002. Nederland is dus, in tegenstelling tot België, een rechtstreekse verdragspartij bij het Protocol van 2002. Aangezien het Protocol internationaal nog niet in werking is getreden, heeft dit evenwel weinig gevolgen in de praktijk. Hoe dan ook is Nederland gebonden door Verordening 392/2009.

In Nederland wordt het passagiersvervoer nationaal geregeld in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (NBW). De desbetreffende bepalingen namen initieel de principes van het PAL-Verdrag “grotendeels” over<sup>316</sup>. In 2012 werd de tekst, in het licht van het PAL-Verdrag 2012 en Verordening 392/2009, vrij ingrijpend gewijzigd.

De relevante bepalingen over het zeerecht omvatten de hierboven reeds aangehaalde artikelen 361 tot 366<sup>317</sup>.

Verder bevat het wetboek de volgende specifieke regeling:

#### Afdeling 3 Overeenkomst van personenvervoer over zee

##### Artikel 500

*In deze afdeling wordt verstaan onder:*

a. *Verdrag: het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002 (Trb. 2011, 110);*

---

<sup>316</sup> PG Boek 8 NBW, 526.

<sup>317</sup> Zie *supra*, nr. 6.34.



- b. Verordening: Verordening (EG) 392/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen (Pb EU L 131);*
- c. Protocol van 2002: Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974;*
- d. IMO richtsnoeren: Richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (IMO Circular letter No. 2 758 van 20 november 2006);*
- e. overeenkomst van personenvervoer: de overeenkomst van personenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een schip een of meer personen (reizigers) en al dan niet hun bagage over zee te vervoeren. De overeenkomst van personenvervoer als omschreven in artikel 100 is geen overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze afdeling. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat deze beide wateren bevaart, wordt in afwijking van artikel 121 als vervoer over zee beschouwd;*
- f. vervoerder: persoon door of namens wie een overeenkomst van personenvervoer is gesloten, ongeacht of het vervoer feitelijk door deze persoon dan wel door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;*
- g. feitelijke vervoerder: een andere persoon dan de vervoerder, zijnde de eigenaar, bevrachter of exploitant van een schip, die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht;*
- h. vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht: de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder.*
- i. reiziger: iedere persoon vervoerd op een schip krachtens een overeenkomst van personenvervoer en iedere persoon vervoerd op een schip die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levend dier begeleidt, waarvoor een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten;*
- j. schip: een zeegeaand schip, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;*
- k. bagage: elk voorwerp of voertuig dat krachtens een overeenkomst van personenvervoer door de vervoerder wordt vervoerd, met uitzondering van:*
- 1°. goederen of voertuigen die worden vervoerd krachtens een overeenkomst die hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft;*
- 2°. levende dieren;*
- l. hutbagage: de bagage die zich in de kajuit van de reiziger bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van artikel 501 en van artikel 504, zevende lid, omvat de hutbagage de bagage die een reiziger in of op zijn voertuig heeft;*
- m. verlies of schade aan bagage: omvat eveneens schade voortvloeiend uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de reiziger werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;*
- n. Onze Minister: de Minister van Infrastructuur en Milieu.*

#### Artikel 500a

- 1. Deze afdeling is van toepassing op de overeenkomst van personenvervoer voor zover daarop niet de Verordening van toepassing is.*
- 2. In afwijking van het eerste lid zijn op de overeenkomst van personenvervoer waarop de Verordening van toepassing is, de artikelen 509 tot en met 510, 512, 514 tot en met 515 en 521 tot en met 529k van deze afdeling van toepassing.*
- 3. In afwijking van het eerste lid zijn op de overeenkomst van internationaal personenvervoer waarop het Verdrag noch de Verordening van toepassing is, de artikelen 529 tot en met 529k niet van toepassing.*

#### Artikel 500b

*Deze afdeling is niet van toepassing op vorderingen voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade:*

- a. krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie (Trb. 1961, 27), zoals dit Verdrag is gewijzigd bij het op 28 januari 1964 te Parijs gesloten Aanvullend Protocol bij dit Verdrag (Trb. 1964, 178); of*
- b. krachtens een andere regeling betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die regeling ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, tenminste even gunstig is als het onder a genoemde Verdrag.*

#### Artikel 501

*Vervoer over zee omvat:*

- a. met betrekking tot personen of hun hutbagage de tijd dat de reiziger of zijn hutbagage aan boord van het schip verblijft, de tijd van inscheping of ontscheping, alsmede de tijd dat de reiziger of zijn hutbagage te water wordt vervoerd tussen wal en schip of tussen schip en wal, indien de prijs hiervan in de vracht is inbegrepen of het voor dit hulpvervoer gebezigde schip door de vervoerder ter beschikking van de reiziger is gesteld. Vervoer over zee van personen omvat echter niet de tijd dat de reiziger verblijft in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie;*
- b. met betrekking tot hutbagage bovendien de tijd dat de reiziger verblijft in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie, indien die bagage is overgenomen door de vervoerder en niet weer aan de reiziger is afgeleverd;*
- c. met betrekking tot bagage die geen hutbagage is de tijd tussen het overnemen door de vervoerder hetzij te land, hetzij aan boord en de aflevering door de vervoerder.*

#### Artikel 502

- 1. Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van personenvervoer, waarbij de vervoerder (de verrichter) zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbevrachting, in zijn geheel en al dan niet op tijdbasis (tijdbevrachting of reisbevrachting) ter beschikking stelt van zijn wederpartij (de bevrachter).*
- 2. De in afdeling 2 van titel 5 in het bijzonder voor het geval van bevrachting gegeven bepalingen, alsmede artikel 375 zijn op deze bevrachting van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 503

*De wetbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op ter beschikkingstelling van een schip ten vervoer, anders dan bij wijze van rompbevrachting, niet van toepassing.*

#### Artikel 504

*1. Voor de toepassing van dit artikel:*

- a. wordt onder scheepvaartincident verstaan: schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;*
- b. omvat schuld of nalatigheid van de vervoerder: de schuld of nalatigheid van ondergeschikten van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;*
- c. wordt onder defect aan het schip verstaan: gebrekkig of niet functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor:*
- 1° ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van reizigers;*
  - 2° aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren;*
  - 3° het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats;*
  - 4° beperking van schade na vollopen van het schip; of*
  - 5° het te water laten van de reddingsuitrusting.*
- 2. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts de schade als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan.*
- 3. Indien schade door dood of letsel van de reiziger is veroorzaakt door een scheepvaartincident is de vervoerder aansprakelijk tot het in artikel 3, eerste lid, van het Verdrag genoemde bedrag, behoudens*

*wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol. De vervoerder is echter niet aansprakelijk indien:*

*a. het incident het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of;*

*b. geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met het opzet het incident te veroorzaken.*

*4. Indien en voor zover de in het derde lid bedoelde schade het in artikel 3 van het Verdrag bedoelde bedrag te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk tot het in artikel 7, eerste lid, van het Verdrag genoemde bedrag, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol. De vervoerder is echter niet verder aansprakelijk indien hij bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan zijn schuld of nalatigheid te wijten is.*

*5. Indien schade door dood of letsel van de reiziger niet is veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of de nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot het in artikel 7, eerste lid, van het Verdrag genoemde bedrag, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol.*

*6. In afwijking van het derde tot en met het vijfde lid is de vervoerder voor schade door dood of letsel van de reiziger als gevolg van een van de risico's genoemd in punt 2.2 van de IMO richtsnoeren niet verder aansprakelijk dan het laagste bedrag van de volgende bedragen:*

*a. 250 000 rekeeneenheden per reiziger, per incident; of*

*b. 340 miljoen rekeeneenheden per schip, per incident.*

*7. De vervoerder is aansprakelijk voor schade als gevolg van verlies of beschadiging van hutbagage indien het incident dat de schade heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen in geval van een scheepvaartincident. De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot het in artikel 8, eerste lid, van het Verdrag genoemde bedrag, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol.*

*8. De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door verlies of beschadiging van andere bagage dan hutbagage tenzij de vervoerder bewijst dat het incident dat de schade heeft veroorzaakt niet aan zijn schuld of nalatigheid te wijten is. De aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot de in artikel 8, tweede en derde lid, bedoelde bedragen, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol.*

*9. De vervoerder en de reiziger kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste de in artikel 8, vierde lid, van het Verdrag genoemde bedragen, behoudens wijziging door de bijzondere amenderingsprocedure voorzien in artikel 23 van het Protocol, kan worden verminderd in het geval van schade aan een voertuig en verlies van of schade aan andere bagage.*

*10. Vervoerder en reiziger kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan bedoeld in dit artikel.*

*11. De wettelijke rente en proceskosten zijn niet begrepen in de in dit artikel bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen.*

*12. Dit artikel laat onverlet enig recht van verhaal van de vervoerder jegens een derde en enig verweer gebaseerd op de nalatigheid van een reiziger op grond van artikel 513.*

#### **Artikel 504a**

*1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk door een feitelijke vervoerder wordt uitgevoerd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling. Bovendien is de feitelijke vervoerder onderworpen aan de bepalingen van deze afdeling en kan hij zich op deze bepalingen beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.*

*2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk jegens de reiziger voor schade door de handelingen en het verzuim van de feitelijke vervoerder en van diens ondergeschikten, vertegenwoordigers of lasthebbers in de uitoefening van hun taak.*

3. Elke overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt die niet voortvloeien uit deze afdeling of waarbij de vervoerder afstand doet van rechten die voortvloeien uit deze afdeling, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk mee heeft ingestemd.
4. Indien en voor zover de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk verbonden.
5. Dit artikel laat onverlet enig recht op verhaal van de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

#### Artikel 504b

1. De in artikel 504 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen worden toegepast op de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen bij dood of letsel van een reiziger of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.
2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder, en hun ondergeschikten, vertegenwoordigers en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens deze afdeling kan worden opgelegd. Geen van de in dit lid genoemde personen kan aansprakelijk worden gesteld voor een bedrag dat de aansprakelijkheidsgrens die voor hem krachtens deze afdeling van toepassing is, te boven gaat.
3. Indien een ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder zich krachtens artikel 504e kan beroepen op de in artikel 504 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, gaat de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder en van de ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber, die grenzen niet te boven.

#### Artikel 504c

1. De vervoerder kan zich niet beroepen op de in artikel 504 bedoelde beperking van aansprakelijkheid, indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat dergelijke schade waarschijnlijk daarnuit zou voortvloeien.
2. De ondergeschikte, de vertegenwoordiger of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet beroepen op de in het eerste lid bedoelde beperking van aansprakelijkheid indien de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber, hetzij met het opzet dergelijke schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat dergelijke schade waarschijnlijk daarnuit zou voortvloeien.

#### Artikel 504d

Geen vordering tot vergoeding van schade als bedoeld in deze afdeling kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder worden ingesteld anders dan in overeenstemming met deze afdeling.

#### Artikel 504e

Indien een rechtsvordering tegen een ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld tot vergoeding van schade waarop deze afdeling van toepassing is, kan die ondergeschikte, vertegenwoordiger of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, een beroep doen op de verweren en aansprakelijkheidsgrenzen waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens deze afdeling kan beroepen.

#### Artikel 504f

Deze afdeling laat de titels 7 en 12 van dit boek onverlet.

#### Artikel 507

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare documenten, goud, zilver, juwelen, sieraden, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij deze waardevolle zaken aan

*de vervoerder in bewaring zijn gegeven en hij overeengekomen is hen in zekerheid te zullen bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bedoeld in artikel 504, achtste lid, tenzij, overeenkomstig artikel 504, tiende lid, in overleg tussen vervoerder en reiziger een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.*

#### **Artikel 509**

*Onverminderd artikel 508 en onverminderd artikel 179 van Boek 6 is de reiziger verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die hij of zijn bagage deze berokkende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig reiziger niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een reiziger de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen. De reiziger kan niet om zich van zijn aansprakelijkheid te ontheffen beroep doen op de hoedanigheid of een gebrek van zijn bagage.*

#### **Artikel 510**

*1. Onverminderd de bepalingen van deze afdeling zijn op het vervoer van bagage de artikelen 378, 387, 388 tweede lid, 389, 394 eerste en tweede lid, 395, 396, 398, 488 tot en met 491 en 493 tot en met 496 van toepassing. De in artikel 396 bedoelde opzegging kan ook mondeling geschieden. De in artikel 489 toegekende rechten en het in artikel 491 toegekende recht tot het zich laten voldoen uit het in bewaring te stellen bedrag van kosten terzake van het vervoer, kunnen worden uitgeoefend voor alles wat de wederpartij van de vervoerder of de reiziger aan de vervoerder verschuldigd is.*

*2. Partijen hebben de vrijheid af te wijken van in het eerste lid op hun onderlinge verhouding toepasselijke verklaarde bepalingen.*

#### **Artikel 511**

*1. De reiziger is gehouden de vervoerder schriftelijk kennis te geven:*

*a. in geval van uiterlijk zichtbare schade aan bagage:*

*(i). wat betreft hutbagage: voor of ten tijde van de ontschepping van de reiziger;*

*(ii). wat betreft alle andere bagage: voor of ten tijde van de aflevering;*

*b. in geval van niet uiterlijk zichtbare schade aan of verlies van bagage: binnen vijftien dagen na de aanvang van de dag, volgende op de dag van ontschepping of aflevering of die waarop de bagage had moeten worden afgeleverd.*

*2. Indien de reiziger niet aan zijn in het eerste lid van dit artikel omschreven verplichting voldoet, wordt, behoudens tegenbewijs, vermoed dat hij de bagage onbeschadigd heeft ontvangen.*

*3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage op het ogenblik van in ontvangstneming gezamenlijk is vastgesteld of geïnspecteerd.*

#### **Artikel 512**

*De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd zich te overtuigen van de aard of gesteldheid van de bagage, indien hij vermoedt dat hij, de aard of gesteldheid van door de reiziger aan boord gebrachte bagage kennende, deze niet aan boord zou hebben toegelaten. De vervoerder is gehouden dit onderzoek te doen geschieden in tegenwoordigheid van de reiziger of, zo dit niet mogelijk is, in tegenwoordigheid van twee personen van wier hulp hij overigens bij de uitvoering van zijn verbintenis geen gebruik maakt.*

#### **Artikel 513**

*Indien de vervoerder bewijst dat schuld of nalatigheid van de reiziger schade heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen, kan de aansprakelijkheid van de vervoerder daarvoor geheel of gedeeltelijk worden opgeheven.*

#### **Artikel 514**

*Indien personen van wier hulp de vervoerder bij de uitvoering van zijn verbintenis gebruik maakt, op verzoek van de reiziger diensten bewijzen, waartoe de vervoerder niet is verplicht, worden zij aangemerkt als te handelen in opdracht van de reiziger aan wie zij deze diensten bewijzen.*

#### Artikel 515

*Behoudens artikel 516 is de vervoerder die zich, anders dan bij wijze van bevrachting, verbond tot vervoer volgens een dienstregeling, niet aansprakelijk voor schade die is veroorzaakt door vertraging, door welke oorzaak dan ook, vóór, tijdens of na het vervoer opgetreden.*

#### Artikel 520

*1. Nietig is ieder vóór het aan de reiziger overkomen incident of vóór het verlies of de beschadiging van bagage gemaakt beding, waarbij de ingevolge deze afdeling op de vervoerder of feitelijke vervoerder drukkende aansprakelijkheid of bewijslast wordt verminderd op andere wijze dan in deze afdeling is voorzien.*

*2. De nietigheid van een beding als bedoeld in het eerste lid leidt niet tot de nietigheid van de vervoerovereenkomst.*

#### Artikel 521

*1. In geval van verlies of beschadiging van bagage wordt de vordering tot schadevergoeding gewaardeerd naar de omstandigheden.*

*2. In geval van aan de reiziger overkomen letsel en van de dood van de reiziger zijn de artikelen 107 en 108 van Boek 6 niet van toepassing op de vorderingen die de vervoerder als wederpartij van een andere vervoerder tegen deze laatste instelt.*

#### Artikel 522

*De wederpartij van de vervoerder is verplicht deze de schade te vergoeden die hij lijdt doordat de reiziger, door welke oorzaak dan ook, niet tijdig ten vervoer aanwezig is.*

#### Artikel 523

*De wederpartij van de vervoerder is verplicht deze de schade te vergoeden die hij lijdt doordat de documenten met betrekking tot de reiziger, die van haar zijde voor het vervoer vereist zijn, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn.*

#### Artikel 524

*1. Wanneer vóór of tijdens het vervoer omstandigheden aan de zijde van de wederpartij van de vervoerder of de reiziger zich opdoen of naar voren komen, die de vervoerder bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij hem wel bekend waren geweest, redelijkernijs voor hem grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is de vervoerder bevoegd de overeenkomst op te zeggen en de reiziger uit het schip te verwijderen.*

*2. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving aan de wederpartij van de vervoerder of aan de reiziger en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst van de eerst ontvangen kennisgeving.*

*3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.*

#### Artikel 525

*1. Wanneer vóór of tijdens het vervoer omstandigheden aan de zijde van de vervoerder zich opdoen of naar voren komen, die diens wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkernijs voor haar grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij van de vervoerder bevoegd de overeenkomst op te zeggen.*

*2. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.*

3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.

#### Artikel 526

Wanneer de reiziger na verlaten van het schip niet tijdig terugkeert kan de vervoerder de overeenkomst beschouwen als op dat tijdstip te zijn geëindigd.

#### Artikel 527

1. De wederpartij van de vervoerder is steeds bevoegd de overeenkomst op te zeggen. Zij is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, die deze tengevolge van de opzegging lijdt.
2. Zij kan dit recht niet uitoefenen, wanneer daardoor de reis van het schip zou worden vertraagd.
3. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.

#### Artikel 528

1. Wordt terzake van het vervoer een passagebiljet, een ontvangstbewijs voor bagage of enig soortgelijk document afgegeven, dan is de vervoerder verplicht daarin op duidelijke wijze zijn naam en woonplaats te vermelden.
2. Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste lid van dit artikel wordt afgeweken.
3. De artikelen 56 tweede lid, 75 eerste lid en 186 eerste lid van Boek 2 zijn niet van toepassing.

De artikelen 509, 510, 512, 514, 515 en 521 stemmen niet overeen met bepalingen uit het PAL-Verdrag en zijn dus, wat het passagiersvervoer over zee betreft, werkelijk eigen Nederlandse bepalingen. Blijkens de parlementaire geschiedenis van Boek 8<sup>318</sup> zijn sommige van deze bepalingen geïnspireerd door analoge bepalingen en principes in andere vervoersverdragen. De artikelen 529 tot 529k – die hierboven niet werden opgenomen – regelen de (publiekrechtelijke) verzekeringsplicht van de passagiersvervoerder.

**6.418.** De verjaring van de rechtsvordering tot schadevergoeding wordt geregeld in Titel 20 van Boek 8. De voor het zeerecht relevante bepalingen luiden:

#### Artikel 1750a

1. Elke rechtsvordering tot schadevergoeding op grond van afdeling 3 van titel 5, die voortvloeit uit dood of letsel van de reiziger, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.
2. De verjaringstermijn begint te lopen:
  - a. bij letsel, vanaf de datum van ontschepping van de reiziger;
  - b. bij overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de reiziger had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de reiziger na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;
  - c. bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontschepingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.
3. Verlenging of stuiting van de verjaring heeft niet tot gevolg dat een rechtsvordering uit hoofde van afdeling 3 van titel 5 kan worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen:
  - a. een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de reiziger of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder
  - b. een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het incident veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkernijze op de hoogte had moeten zijn.

---

<sup>318</sup> PG Boek 8 NBW, 552-553.

4. Ongeacht de bepalingen van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten naadt de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

#### Artikel 1753

1. Een rechtsvordering jegens een vervoerder terzake van dood of letsel van de reiziger of terzake van hut- of handbagage in de zin van artikel 100, 500, 970 of artikel 1141, dan wel terzake van een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig, schip of levend dier vervalt indien de rechthebbende niet binnen een termijn van drie maanden aan de vervoerder kennis heeft gegeven van het aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.

2. De in het eerste lid genoemde termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het voorval of ongeval.

3. Het eerste lid van dit artikel blijft buiten toepassing indien

a. de rechthebbende binnen de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk bij de vervoerder een vordering heeft ingediend;

b. het voorval of ongeval te wijten is aan schuld van de vervoerder;

c. van het voorval of ongeval geen kennis is gegeven of niet binnen de in het eerste lid genoemde termijn kennis is gegeven, het één of het ander door omstandigheden, die niet voor rekening van de rechthebbende komen;

d. de vervoerder binnen de in het eerste lid genoemde termijn uit anderen hoofde kennis had van het voorval of ongeval.

4. Voor de toepassing van dit artikel wordt een omstandigheid als bedoeld in de artikelen 106 eerste lid onder b, 505, 975 en 1150 aangemerkt als een aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.

#### Artikel 1754

1. Ten behoeve van een vervoerder van personen, een wederpartij van een zodanige vervoerder of een reiziger, voor zover deze verhaal zoekt op een partij bij een exploitatie-overeenkomst, als bedoeld in artikel 361, dan wel op een reiziger voor hetgeen door hem aan een derde is verschuldigd, begint een nieuwe termijn van verjaring of verval, welke drie maanden belooft; deze termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de eerste der volgende dagen:

a. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, aan de tot hem gerichte vordering heeft voldaan of

b. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, terzake in rechte is aangesproken of

c. de dag waarop de verjaring, waarop hij, die verhaal zoekt, beroep zou kunnen doen, is gestuit of

d. de dag waarop de termijn van de verjaring of het verval van de rechtsvordering waarvoor verhaal wordt gezocht, is verlopen, waarbij geen rekening wordt gehouden met een mogelijkernijs door partijen overeengekomen verlenging.

2. Het eerste lid kan er niet toe leiden, dat de voor rechtsvorderingen, gegrond op de desbetreffende exploitatie-overeenkomst, geldende termijn van verjaring of verval eerder verstrijkt ten aanzien van de rechtsvordering tot verhaal die op die exploitatie-overeenkomst is gegrond.

3. Voor de toepassing van dit artikel wordt een overeenkomst, waarbij door de ene partij een vervoermiddel anders dan bij wijze van bevrachting en anders dan bij wijze van een overeenkomst als bedoeld in artikel 1080 derde lid, ter beschikking wordt gesteld van haar wederpartij, als exploitatie-overeenkomst aangemerkt en worden de partijen bij die overeenkomst aangemerkt als vervoerder en diens wederpartij of reiziger.

#### D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

##### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

**6.419.** Tijdens de eerste consultatie a.d.h.v. het Groenboek konden m.b.t. de gewenste regelgeving van het passagiersvervoer slechts enkele algemene standpunten worden genoteerd.



HvB-A had geen bezwaar tegen een toetreding door België tot het PAL-Protocol van 2002 en een uitbreiding van het PAL-regime tot het nationaal zeevervoer en de binnenvaart.

BVZ gaf geen antwoorden bij gebrek aan vertrouwdsheid met de materie, maar individuele leden gaven aan dat België dient toe te treden tot het PAL-Protocol van 2002 en hadden evenmin bezwaar tegen een uitbreiding van het PAL-regime tot het nationaal zeevervoer en de binnenvaart. Andere leden gaven m.b.t. het PAL-Protocol van 2002 aan beter even af te wachten, maar dit was op een ogenblik dat het Protocol nog bijna geen Partijen telde. Wat de uitbreiding van het PAL-regime tot de binnenvaart betreft, stelden weer andere leden de vraag of de daarin gehanteerde aansprakelijkheidsgrenzen door de sector wel kunnen gedragen en verzekerd worden.

De International Group of P&I Clubs vond de toetreding tot het PAL-Protocol van 2002 wenselijk met het oog op internationale uniformiteit en rechtszekerheid, en wees op de Europese initiatieven terzake. Zij merkte wel op dat het PAL-Verdrag en -Protocol werden uitgewerkt voor toepassing op de internationale zeevaart en niet voor de nationale zeevaart of de binnenvaart.

KBRV meende dat België, wat het PAL-Protocol van 2002 betreft, beter even kon afwachten, maar ook deze stelling werd ingenomen op een ogenblik dat het Protocol amper Partijen telde. Een uitbreiding van het PAL-regime tot het nationaal zeevervoer en de binnenvaart werd door KBRV afgewezen.

#### - NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**6.420.** Vandaag is het PAL-Verdrag 2002 verplicht van toepassing in België, en dit zowel voor internationaal vervoer met een EU-aanknopingspunt (schip onder EU-vlag, vervoerovereenkomst gesloten in EU-lidstaat, plaats van vertrek of bestemming in EU-lidstaat) als voor Belgisch nationaal zeevervoer met passagiersschepen van klasse A en B.

Er zijn echter ook situaties denkbaar waarin het gaat om een internationaal vervoer zonder de vereiste EU-aanknopingspunten. In die hypothese geldt heden, in afwachting van de inwerkingtreding van het PAL-Verdrag 2002, nog steeds het PAL-Verdrag 1974/1976.

Voorts valt, minstens voorlopig, het nationale zeevervoer met passagiersschepen van klasse C en D niet onder Verordening 392/2009. Op dergelijk vervoer zijn op dit ogenblik nog de verouderde internrechtelijke bepalingen van toepassing.

Het behoeft geen betoog dat een dergelijk veelvoud aan toepasselijke rechtsregimes niet ideaal is en betwistingen met zich kan brengen over de vraag of een bepaalde situatie onder het ene of het andere regime valt.

**6.421.** In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt er daarom voor geopteerd om het PAL-Verdrag 2002 toepasselijk te maken op alle internationaal en nationaal vervoer van passagiers over zee.

Verder komt het, met het oog op de overzichtelijkheid van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wenselijk voor de publiekrechtelijke en de privaatrechtelijke bepalingen van het PAL-Verdrag 2002 van elkaar te scheiden. Zoals elders toegelicht<sup>319</sup>, bestaat de Proeve van Belgisch

---

<sup>319</sup> Zie Blauwboek 1, 240 e.v., nr. 1.265 e.v.

Scheepvaartwetboek uit twee grote onderdelen: het “Publiek scheepvaartrecht” (Boek 2) en het “Privaat scheepvaartrecht” (Boek 3). In het PAL-Verdrag 2002 geregelde publiekrechtelijke kwesties als de verzekeringsplicht horen in het eerste onderdeel thuis, de aansprakelijkheidregeling en ermee samenhangende regelingen zoals het rechtstreeks vorderingsrecht, dienen in het tweede onderdeel een plaats te vinden.

**6.422.** Het merendeel van de bepalingen van de Algemene Vervoerwet van 1891 en van Afdeling II van Hoofdstuk III van Titel VIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek, voor zover die betrekking hebben op het vervoer van personen, regelt rechtsvragen die ook door het PAL-regime worden geregeld. Het betreft met name de regeling van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor de ongevallen waardoor de reizigers en hun bagage worden getroffen en de verjaring van de desbetreffende rechtsvorderingen. De toepassing van de genoemde wetsbepalingen op passagiersvervoer over zee dient derhalve te worden uitgesloten.

De bepalingen van aanvullend recht uit Titel IV van de Zeewet regelen daarentegen geheel andere zaken dan het PAL-regime. Te overwegen valt om sommige van deze bepalingen te behouden, voor zover zij in het hedendaagse zeetransport nog relevant zijn. Zo werd in de nieuwe Duitse wetgeving het pandrecht ten behoeve van de zeevervoerder behouden. Ook in de toepasselijke Nederlandse en Franse wetgeving zijn nog een aantal aan de bepalingen van Titel IV van de Zeewet verwante bepalingen opgenomen. In de Nederlandse wetgeving betreft het de regeling van de aansprakelijkheid van de passagier voor zijn bagage en de opzegging van de overeenkomst door de vervoerder of door de passagier. In de Franse wetgeving gaat het om een verbod voor de passagier om zijn rechten over te dragen, de verplichting aan de bevelen van de kapitein te gehoorzamen, het pandrecht ten behoeve van de vervoerder, de verschuldigdheid van het passagegeld wanneer de passagier zich niet tijdig aanbiedt voor het vertrek, de opzegging van de overeenkomst door de vervoerder of door de passagier en de niet-uitvoering van het vervoer door overmacht. Van de bepalingen van de Belgische Zeewet lijkt het nuttig de artikelen 167, 169, 170 en 172 in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek te behouden. De materie geregeld in artikel 168 (gehoorzaamheid aan de kapitein) is van publiekrechtelijke aard. De artikelen 171, 174 en 175 bestrijken min of meer hetzelfde terrein als Verordening 1177/2010 over de passagiersrechten m.b.t. annulering en vertraging. De materies geregeld in artikel 165 (niet-overdraagbaarheid van de rechten van de passagier), artikel 166 (voeding aan boord) evenals in de artikelen 173 en 176 tot 178 (verschuldigdheid van het passagegeld in tal van bijzondere situaties, die normaliter het voorwerp uitmaken van contractuele clausules<sup>320</sup>) lijken geheel aan de contractvrijheid te kunnen worden overgelaten en hoeven geen wettelijke regeling meer te krijgen.

**6.423.** Wat de IPR-aspecten betreft, is de speelruimte van de Belgische wetgever beperkt. In de mate dat de rechtsmacht inzake geschillen over vervoerovereenkomsten wordt beheerst door het PAL-Verdrag en het EU-recht, kan de wetgever niet ingrijpen.

#### E) SLOTSOM

**6.424.** Het verdient de voorkeur het PAL-Verdrag 2002 in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek op te nemen en toepasselijk te maken op alle internationaal en nationaal vervoer van passagiers over zee.

---

<sup>320</sup> Zie ook Delwaide, L., “De aansprakelijkheid van de zeevervoerder van passagiers naar Europees recht”, in LA Huybrechts, (235), 236, vn. 3.

De toepassing van de bepalingen van de Algemene Vervoerwet van 1891 en van Afdeling II van Hoofdstuk III van Titel VIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek op passagiersvervoer over zee dient te worden uitgesloten, aangezien zij rechtsvragen regelen die ook door het PAL-regime worden geregeld. Sommige van de bepalingen van aanvullend recht uit Titel IV van de Zeewet kunnen daarentegen in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek worden overgenomen, voor zover zij in het hedendaagse zeetransport nog relevant zijn en basisrechten en -verplichtingen van de partijen regelen.

## **B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING**

### **B.1. ONDERAFDELING 1. VERDRAG VAN ATHENE**

#### **B.1.1. ARTIKEL 6.119. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN**

##### **A) WETTEKST**

**6.425.**

### **Afdeling 3 – Passagiersvervoer**

#### **Onderafdeling 1 – Verdrag van Athene**

##### ***Artikel 6.119. Begripsomschrijvingen***

In deze Onderafdeling worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt:

1° a) "vervoerder" betekent een persoon door of namens welke een vervoerovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;

b) "feitelijke vervoerder" betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht; en

c) "vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht" betekent de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;

2° "vervoerovereenkomst" betekent een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;

3° "schip" betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;

4° "passagier" betekent iedere persoon vervoerd op een schip:

a) krachtens een vervoerovereenkomst, of

b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;

5° "bagage" betekent elk voorwerp of voertuig dat krachtens een vervoerovereenkomst door de vervoerder wordt vervoerd, met uitzondering van:

a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en

b) levende dieren;

6° "hutbagage" is de bagage die zich in de kajuit van de passagier bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van de begripsomschrijving onder het 8° en van artikel 6.129 omvat de hutbagage de bagage die de passagier in of op zijn voertuig heeft;

7° "verlies of beschadiging van bagage" omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;

8° "vervoer" heeft betrekking op de volgende periodes:

a) wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt;

b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt als deze bagage door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd.

c) wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;

9° "internationaal vervoer" is elk vervoer waarvan volgens de vervoerovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende Staten liggen of in één enkele Staat als er volgens de vervoerovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere Staat is;

10° onder "Organisatie" wordt verstaan de Internationale Maritieme Organisatie;

11° onder "Secretaris-Generaal" wordt verstaan de Secretaris-generaal van de Organisatie;

12° "Verdragsluitende Staat" betekent een Staat die partij is bij het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002;

13° "Verdrag van Athene" betekent het Verdrag betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, opgemaakt te Athene op 13 december 1974, zoals gewijzigd door het Protocol, gedaan te Londen op 1 november 2002.

#### B) TOELICHTING

6.426. Het voorgestelde artikel is bijna uitsluitend de overname van artikel 1 van het PAL-Verdrag 2002. In de wettekst wordt, met het oog op de consistentie met de aanduiding van de verdragen betreffende het goederenvervoer over zee en de binnenwateren, gerefereerd aan het "Verdrag van Athene".

B.1.2. ARTIKEL 6.120. BIJLAGE

A) WETTEKST

6.427.

***Artikel 6.120. Bijlage***

**De bijlage bij het Verdrag van Athene vormt een integrerend deel van deze Onderafdeling.**

B) TOELICHTING

**6.428.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 1*bis* van het PAL-Verdrag 2002. De bijlage waarnaar wordt verwezen, is het Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid met betrekking tot de aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier.

B.1.3. ARTIKEL 6.121. UITLEGGING

A) WETTEKST

6.429.

***Artikel 6.121. Uitlegging***

**Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het Verdrag van Athene.**

B) TOELICHTING

**6.430.** De voorgestelde bepaling ligt in lijn met andere vergelijkbare bepalingen doorheen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

B.1.4. ARTIKEL 6.122. TOEPASSINGSGEBIED

A) WETTEKST

6.431.

***Artikel 6.122. Toepassingsgebied***

**§ 1. Deze Onderafdeling is op elk internationaal vervoer van toepassing indien:**

- 1° het schip de vlag voert van een verdragsluitende Staat of indien het in een dergelijke Staat is geregistreerd, of**
- 2° de vervoersovereenkomst in een verdragsluitende Staat werd opgemaakt, of**
- 3° volgens de vervoersovereenkomst de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een verdragsluitende Staat.**

**§ 2. Niettegenstaande de bepalingen van § 1 is deze Onderafdeling niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is**

voorzien door bepalingen van een ander internationaal verdrag dan het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

B) TOELICHTING

6.432. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 2 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.5. ARTIKEL 6.123. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER

A) WETTEKST

6.433.

*Artikel 6.123. Aansprakelijkheid van de vervoerder*

§ 1. Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 250.000 rekeneenheden belooft, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident:

1° het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of

2° geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.

Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

§ 2. Bij verlies geleden als gevolg van de dood of het persoonlijk letsel van een passagier die niet zijn veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

§ 3. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident.

§ 4. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

§ 5. Voor de toepassing van dit artikel:

1° wordt onder "scheepvaartincident" verstaan schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;

2° omvat "schuld of nalatigheid van de vervoerder" de schuld of nalatigheid van de ondergeschikten van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;

3° wordt onder "defect aan het schip" verstaan ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor ontsnapping,

evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers, of wanneer deze worden gebruikt voor aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren, voor het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na onderlopen van het schip, of wanneer deze worden gebruikt voor het te water laten van de reddingsuitrusting, en

4° omvat "verlies" niet als bestraffing of voorbeeldstelling bedoelde schadevergoeding.

§ 6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts een verlies als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De last om te bewijzen dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van het verlies aan te tonen, berust bij de eiser.

§ 7. Niets in dit verdrag doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 6.127 van deze Onderafdeling. Niets in dit artikel doet afbreuk aan een uit de artikelen 6.128 of 6.129 van deze Onderafdeling voortvloeiend recht op aansprakelijkheidsbegrenzing.

§ 8. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen.

#### B) TOELICHTING

6.434. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 3 van het PAL-Verdrag 2002.

#### B.1.6. ARTIKEL 6.124. FEITELIJKE VERVOERDER

##### A) WETTEKST

6.435.

#### Artikel 6.124. Feitelijke vervoerder

§ 1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van deze Onderafdeling. Bovendien is de feitelijke vervoerder, alsook zijn aangestelden en lasthebbers, onderworpen aan de bepalingen van deze Onderafdeling en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.

§ 2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

§ 3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij deze Onderafdeling opgelegd zijn of afstand van rechten doet welke deze Onderafdeling hem toekent, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee heeft betuigd.

§ 4. In zoverre de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, is er hoofdelijke aansprakelijkheid.

§ 5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

B) TOELICHTING

6.436. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 4 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.7. ARTIKEL 6.125. RECHTSTREEKSE VORDERING TEGEN DE VERZEKERAAR

A) WETTEKST

6.437.

*Artikel 6.125. Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar*

Vorderingen tot schadevergoeding die door de verplichte verzekering of andere financiële zekerheid waarin de vervoerder heeft voorzien worden gedekt, mogen rechtstreeks tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, worden ingesteld. In een dergelijk geval geldt het minimumbedrag van de verplichte verzekering of andere financiële zekerheid als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergronden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de vervoerder overeenkomstig deze Onderafdeling had mogen invoeren. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergronden invoeren die de verweerder had mogen invoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.

B) TOELICHTING

6.438. Het voorgestelde artikel is de bijna letterlijke overname van artikel 4*bis*.10 van het PAL-Verdrag 2002. De overige onderdelen van artikel 4*bis* betreffen publiekrechtelijke aangelegenheden en zijn hier niet opgenomen.



B.1.8. ARTIKEL 6.126. WAARDEVOLLE VOORWERPEN

A) WETTEKST

6.439.

***Artikel 6.126. Waardevolle voorwerpen***

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouterieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponneerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 6.129, § 3, tenzij overeenkomstig artikel 6.131, § 1, in gemeen overleg een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.

B) TOELICHTING

6.440. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 5 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.9. ARTIKEL 6.127. SCHULD VAN DE PASSAGIER

A) WETTEKST

6.441.

***Artikel 6.127. Schuld van de passagier***

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van de bagage te wijten of mede te wijten zijn aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

B) TOELICHTING

6.442. Het voorgestelde artikel is de bijna letterlijke overname van artikel 6 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.10. ARTIKEL 6.128. AANSPRAKELIJKHEIDSGRENS BIJ OVERLIJDEN EN PERSOONLIJK LETSEL

A) WETTEKST

6.443.

***Artikel 6.128. Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel***

De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 6.123, is beperkt tot een bedrag van 400.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving

van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.

B) TOELICHTING

**6.444.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 7.1 van het PAL-Verdrag 2002

B.1.11. ARTIKEL 6.129. BEPERKING VAN DE AANSPRAKELIJKHEID BIJ VERLIES OF BESCHADIGING VAN BAGAGE EN VOERTUIGEN

A) WETTEKST

**6.445.**

***Artikel 6.129. Beperking van de aansprakelijkheid bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen***

§ 1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage beloopt ten hoogste 2.250 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

§ 2. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, beloopt ten hoogste 12.700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

§ 3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in de leden 1 en 2 vermelde bagage beloopt ten hoogste 3.375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

§ 4. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid dvan de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.

B) TOELICHTING

**6.446.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 8 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.12. ARTIKEL 6.130. REKENEENHEID EN OMREKENING

A) WETTEKST

**6.447.**

***Artikel 6.130. Rekeneenheid en omrekening***

De rekeneenheid bedoeld in deze Onderafdeling is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De in artikel 6.123, § 1, artikel 6.128, § 1, en artikel 6.129 genoemde bedragen worden omgerekend in Euro overeenkomstig de waarde van de Euro ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht

op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de Euro, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebepaling die wordt toegepast door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie voor zijn eigen operaties en transacties.

B) TOELICHTING

6.448. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 9.1 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.13. ARTIKEL 6.131. AANVULLENDE BEPALINGEN INZAKE AANSPRAKELIJKHEIDSGRENS

A) WETTEKST

6.449.

***Artikel 6.131. Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrens***

§ 1. De vervoerder en de passagiers kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 6.128 en 6.129 bepaalde grenzen.

§ 2. De wettelijke interesten en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 6.128 en 6.129 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

B) TOELICHTING

6.450. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 10 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.14. ARTIKEL 6.132. VERWEREN EN GRENZEN DIE DOOR DE AANGESTELDEN VAN DE VERVOERDER KUNNEN WORDEN AANGEVOERD

A) WETTEKST

6.451.

***Artikel 6.132. Verweren en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden aangevoerd***

Indien een rechtsvordering tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld wegens schade waarop deze Onderafdeling van toepassing is, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de verweren en aansprakelijkheidsgrenzen aanvoeren waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens deze Onderafdeling kunnen beroepen.

B) TOELICHTING

6.452. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 11 van het PAL-Verdrag 2002.

#### B.1.15. ARTIKEL 6.133. SAMENLOOP VAN SCHULDVORDERINGEN

##### A) WETTEKST

6.453.

##### *Artikel 6.133. Samenloop van schuldvorderingen*

§ 1. Als de in de artikelen 6.128 en 6.129 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.

§ 2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de feitelijke vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens deze Onderafdeling kan worden opgelegd, waarbij geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een bedrag dat de grens die voor hem van toepassing is, overschrijdt.

§ 3. In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder krachtens artikel 6.132 van deze Onderafdeling zich kan beroepen op de in de artikelen 6.128 en 6.129 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

##### B) TOELICHTING

6.454. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 12 van het PAL-Verdrag 2002.

#### B.1.16. ARTIKEL 6.134. VERVAL VAN HET RECHT OP BEPERKTE AANSPRAKELIJKHEID

##### A) WETTEKST

6.455.

##### *Artikel 6.134. Verval van het recht op beperkte aansprakelijkheid*

§ 1. Het voordeel van de in de artikelen 6.128, 6.129 en 6.131, § 1 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

§ 2. De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet beroepen op deze aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die aangestelde of lasthebber, hetzij met de

bedoeling deze schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

B) TOELICHTING

6.456. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 13 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.17. ARTIKEL 6.135. GROND VAN DE VORDERINGEN

A) WETTEKST

6.457.

***Artikel 6.135. Grond van de vorderingen***

Bij overlijden of persoonlijk letsel van de passagier of bij verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen andere vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van deze Onderafdeling.

B) TOELICHTING

6.458. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 14 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.18. ARTIKEL 6.136. KENNISGEVING VAN VERLIES OF BESCHADIGING VAN BAGAGE

A) WETTEKST

6.459.

***Artikel 6.136. Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage***

§ 1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber:

1° in geval van zichtbare beschadiging van bagage:

a) voor hutbagage, vóór of op het tijdstip van de ontschepping van de passagier;

b) voor ander bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren;

2° bij verborgen schade aan de bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontschepping, de datum van de aflevering of de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.

§ 2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij – tenzij het tegendeel wordt bewezen – verondersteld zijn bagage in goede staat te hebben ontvangen.

§ 3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan op tegenspraak werd vastgesteld of onderzocht.

B) TOELICHTING

6.460. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 15 van het PAL-Verdrag 2002.

A) WETTEKST

6.461.

*Artikel 6.137. Verjaringstermijn voor de vordering tot schadevergoeding*

§ 1. Elke vordering tot schadevergoeding die voortvloeit uit het overlijden of een persoonlijk letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.

§ 2. De verjaringstermijn begint te lopen:

1° bij persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontschepping van de passagier;

2° bij het overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;

3° bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontscheppingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

§ 3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar een vordering uit hoofde van deze Onderafdeling kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen:

1° een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder

2° een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.

§ 4. Ongeacht de bepalingen van de §§ 1, 2 en 3 kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

B) TOELICHTING

6.462. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 16 van het PAL-Verdrag 2002.

A) WETTEKST

6.463.

**Artikel 6.138. Rechtsmacht**

**§ 1. Onverminderd andere bevoegdheidsgronden zijn de Belgische rechters bevoegd om kennis te nemen van een vordering ingesteld overeenkomstig de artikelen 6.123 en 6.124 indien:**

**1° de gewone verblijfplaats of de plaats van de hoofdinrichting van de verweerder in België is gelegen;**

**2° de plaats van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoerovereenkomst in België is gelegen;**

**3° de woonplaats of de gewone verblijfplaats van de eiser in België is gelegen, indien de verweerder in België een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van België is onderworpen; of**

**4° de vervoerovereenkomst in België is gesloten, indien de verweerder in België een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van België is onderworpen.**

**§ 2. Een vordering ingesteld overeenkomstig artikel [...] wordt aanhangig gemaakt bij een van de rechtbanken waar vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder, zulks overeenkomstig § 1.**

**§ 3. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsgerecht het geschil moet worden onderworpen.**

B) TOELICHTING

**6.464.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 17 van het PAL-Verdrag 2002. Artikel 17.1 van het PAL-Verdrag 2002 werd niet letterlijk overgenomen, maar werd omgezet in de voorgestelde § 1, aangezien de Belgische wetgever slechts hoeft te regelen in welke gevallen de Belgische rechters bevoegd zijn.

Het voorgestelde artikel kan in principe slechts toepassing vinden in de mate dat de rechtsmacht inzake de betrokken geschillen niet wordt beheerst door het EU-recht, maar hierbij dient te worden opgemerkt dat ook onder het EU-recht artikel 17 van het PAL-Verdrag 2002 geldt, bij voorrang op de Brussel I-Verordening. In overweging 4 van het Besluit van de Raad van 12 december 2011 betreffende de toetreding van de Europese Unie tot het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, wat betreft de artikelen 10 en 11 (2012/23/EU) valt immers te lezen:

*Na de toetreding van de Unie tot het Protocol van Athene moeten de regels inzake de rechterlijke bevoegdheid van artikel 10 daarvan voorrang krijgen op de desbetreffende regels van de Unie.*

B.1.21. ARTIKEL 6.139. ONGELDIGHEID VAN CONTRACTUELE BEPALINGEN

A) WETTEKST

6.465.

***Artikel 6.139. Ongeldigheid van contractuele bepalingen***

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in deze Onderafdeling is bepaald, tenzij als bepaald in artikel 6.128, § 4, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de keuze van de rechtbank waar de vordering wordt ingesteld, wordt beperkt, is nietig, waarbij de nietigheid van dit beding niet leidt tot de nietigheid van de vervoerovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van deze Onderafdeling.

B) TOELICHTING

6.466. Het voorgestelde artikel is de bijna letterlijke overname van artikel 18 van het PAL-Verdrag 2002. Een lichte herformulering was nodig omwille van de aanpassing van de tekst van het voorgaande artikel.

B.1.22. ARTIKEL 6.140. ANDERE VERDRAGEN BETREFFENDE DE BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

6.467.

***Artikel 6.140. Andere verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid***

Deze Onderafdeling laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun aangestelden of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale Verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

B) TOELICHTING

6.468. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 19 van het PAL-Verdrag 2002.



B.1.23. ARTIKEL 6.141. NUCLEAIRE SCHADE

A) WETTEKST

6.469.

***Artikel 6.141. Nucleaire schade***

Niemand kan volgens deze Onderafdeling aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval:

1° indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, als gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964 daarbij, hetzij krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij;

2° indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de Verdragen van Parijs of Wenen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij.

B) TOELICHTING

6.470. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 20 van het PAL-Verdrag 2002.

B.1.24. ARTIKEL 6.142. COMMERCIEEL VERVOER DOOR PUBLIEKRECHTELIJKE RECHTSPERSONEN

A) WETTEKST

6.471.

***Artikel 6.142. Commercieel vervoer door publiekrechtelijke rechtspersonen***

Deze Onderafdeling is van toepassing op het commercieel vervoer dat door Staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoersovereenkomst als bepaald in artikel 6.119.

B) TOELICHTING

6.472. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 21 van het PAL-Verdrag 2002.

## B.2. ONDERAFDELING 2. AANVULLENDE BEPALINGEN

### B.2.1. ARTIKEL 6.143. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

#### A) WETTEKST

6.473.

#### Onderafdeling 2 – Aanvullende bepalingen

##### *Artikel 6.143. Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Onderafdeling wordt verstaan onder:

1° "passagiersvervoerovereenkomst over zee": een door een vervoerder of voor zijn rekening gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee tegen vergoeding van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;

2° "IMO-richtsnoeren": Richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (IMO omzendschrijven nr. 2758 van 20 november 2006).

#### B) TOELICHTING

**6.474.** De onder het 1° opgenomen definitie van de vervoerovereenkomst verzekert dat het toepassingsgebied van het dwingende regime wordt uitgebreid tot andere vervoerovereenkomsten dan deze die onder het PAL-Verdrag 2002 vallen. Het element vergoeding is essentieel want een welwillend kosteloos optredende vervoerder kan bezwaarlijk aan een dwingend aansprakelijkheidsregime worden onderworpen.

### B.2.2. ARTIKEL 6.144. MATERIËLE TOEPASSING

#### A) WETTEKST

6.475.

##### *Artikel 6.144. Materiële toepassing*

**Deze Afdeling is van toepassing op passagiersvervoerovereenkomsten over zee.**

#### B) TOELICHTING

**6.476.** Het voorgestelde artikel leidt tot een ruime toepassing van de gehele Afdeling. De werkingssfeer van het PAL-regime wordt hierdoor uitgebreid.

De nationale bepalingen behouden hun belang voor de gevallen waarin de Verordening 392/2009 niet van toepassing is, met name voor het zeevervoer van passagiers met passagiersschepen van klasse C en D.

### B.2.3. ARTIKEL 6.145. ANDERE REGELGEVING

#### A) WETTEKST

6.477.

***Artikel 6.145. Andere regelgeving***

**De bepalingen het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst en van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op passagiersvervoerovereenkomsten over zee van toepassing**

#### B) TOELICHTING

**6.478.** Aangezien het hier voorgestelde Hoofdstuk een sluitend geheel vormt, met het oog op de rechtszekerheid en in lijn met de algemene doelstelling de relatie van het Belgisch Scheepvaartwetboek tot andere regelgeving duidelijk te definiëren<sup>321</sup>, wordt de gelding van de algemene vervoerregels van het Wetboek van Koophandel en het Burgerlijk Wetboek uitdrukkelijk uitgesloten.

### B.2.4. ARTIKEL 6.146. IMO-RICHTSNOEREN

#### A) WETTEKST

6.479.

***Artikel 6.146. IMO-Richtsnoeren***

**Onverminderd de artikelen 6.131 en 6.134, is de aansprakelijkheid uit hoofde van de artikelen 6.123, §§ 1 en 2, 6.124 en 6.125 als gevolg van één van de risico's genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren beperkt tot het laagste van de volgende bedragen:**

- 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval, of
- 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.

**De aansprakelijkheidsgrenzen vermeld in de artikelen 6.132 en 6.133 worden overeenkomstig verminderd.**

#### B) TOELICHTING

**6.480.** Het voorgestelde artikel beoogt de omzetting in het nationaal recht van de Richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie voor de uitvoering van het Verdrag van Athene. Het voert een bijzondere aansprakelijkheidsbeperking in voor dood of letsel als gevolg van “oorlogsmolestrisico’s”.

De bepalingen van de IMO-richtsnoeren die betrekking hebben op de publiekrechtelijke aspecten van de verplichte verzekering en de certificering ervan, worden in het publiekrechtelijke deel van de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek omgezet.

---

<sup>321</sup> Zie inz. Blauwboek 1, 145-146, nr. 1.168.

## B.2.5. ARTIKEL 6.147. RECHTSPOSITIE VAN DE PASSAGIER TEN AANZIEN VAN ZIJN GOEDEREN

### A) WETTEKST

6.481.

#### ***Artikel 6.147. Rechtspositie van de passagier ten aanzien van zijn goederen***

**Onverminderd de bijzondere bepalingen betreffende het vervoer van bagage, wordt de passagier als afzender beschouwd ten aanzien van de goederen die hij aan boord heeft.**

### B) TOELICHTING

**6.482.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 167 van de Zeewet. Uit deze bepaling wordt klassiek afgeleid dat de passagier recht heeft op de afgifte van een ontvangstbewijs en dat de passagier m.b.t. zijn bagage dezelfde rechten, maar ook verplichtingen heeft als een afzender m.b.t. de door hem ten vervoer aangeboden goederen<sup>322</sup>. Het voorbehoud bij de aanvang van het voorgestelde artikel werd toegevoegd omdat verscheidene bepalingen van dwingend recht in bijzondere regelingen voorzien, waarvan deze bepaling niet beoogt af te wijken. Niet in het minst betreft het de op het PAL-regime gebaseerde aansprakelijkheidsregeling. Voorts werd de formulering enigszins aangepast aan de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gebruikte terminologie.

## B.2.6. ARTIKEL 6.148. PANDRECHT

### A) WETTEKST

6.483.

#### ***Artikel 6.148. Pandrecht***

**De goederen van de passagier, die zich aan boord bevinden, zijn als pand verbonden voor de betaling van het passagegeld en, in voorkomend geval, van de onderhoudskosten.**

### B) TOELICHTING

**6.484.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 169 van de huidige Zeewet. De formulering werd enigszins aangepast aan de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gebruikte terminologie.

Het pandrecht ten voordele van de vervoerder wordt ook in de Duitse, Franse en Nederlandse wetgeving toegekend.

---

<sup>322</sup> Smeesters-Winkelmolen II, 597, nr. 877 en 606-607, nr. 881.

#### B.2.7. ARTIKEL 6.149. GOEDEREN VAN OVERLEDEN PASSAGIERS

##### A) WETTEKST

6.485.

***Artikel 6.149. Goederen van overleden passagiers***

**De gezagvoerder draagt zorg voor de bewaring van de goederen van de passagier die onderweg komt te overlijden.**

##### B) TOELICHTING

**6.486.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 170 van de huidige Zeewet. De formulering werd enigszins aangepast aan de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gebruikte terminologie.

Deze verplichting van de gezagvoerder was reeds opgenomen in het Consulaat van de Zee<sup>323</sup>, en zij lijkt nog steeds pertinent te zijn.

#### B.2.8. ARTIKEL 6.150. LAATTIJDIGHEID VAN DE PASSAGIER

##### A) WETTEKST

6.487

***Artikel 6.150. Laattijdigheid van de passagier***

**De gezagvoerder is niet verplicht te wachten op de passagier die in de inschepingshaven of gedurende de reis niet tijdig aan boord komt. In dat geval is het volle passagegeld verschuldigd.**

##### B) TOELICHTING

**6.488.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 172 van de huidige Zeewet. De formulering werd enigszins gemoderniseerd en aangepast aan de in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek gebruikte terminologie.

---

<sup>323</sup> Smeesters-Winkelmolen II, 607-608, nr. 881.

## 5. GOEDERENVERVOER OVER DE BINNENWATEREN

### A. HUIDIGE REGELING

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**6.489.** Het vervoer van goederen over de binnenwateren wordt geregeld door de Wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936 (Binnenbevrachtingswet). De bepalingen van deze wet luiden als volgt:

##### Artikel 1

*Elke overeenkomst die ten doel heeft een binnenschip te gebruiken voor vervoer of opslag van goederen, valt onder deze wet, voor zover niet anders bedongen is.*

##### Artikel 2

*De overeenkomst tot bevrachting van een binnenschip wordt bewezen door de in handelszaken toegelaten middelen.*

##### Artikel 3

*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder bevrachter, degene die als tussenpersoon optreedt voor het sluiten van een bevrachtingsovereenkomst; onder afzender, degene die het schip laadt in de afvaarthaven; onder geadresseerde, degene aan wie de goederen op de plaats van bestemming moeten worden afgeleverd; onder schipper, de schippereigenaar of de zetschipper.*

##### Artikel 4.

*De huurprijs van een binnenschip wordt vracht genoemd. Deze wordt vastgesteld bij overeenkomst van partijen.*

*Het schip kan met het oog op vervoer bevracht worden in zijn geheel of voor het inladen van een bepaalde hoeveelheid goederen, voor een reis of voor een bepaalde tijd.*

*Het schip kan ook bevracht worden voor liggen of als drijvend magazijn.*

##### Artikel 5

*De bevrachter heeft recht op een provisie die, indien hieromtrent niets overeengekomen is, gelijk is aan 5 ten honderd van de vracht. Zij mag in geen geval 10 ten honderd van de vracht te boven gaan.*

*De provisie is verschuldigd door de schipper. Zij is opeisbaar vanaf het ogenblik dat het cognossement, overeenkomstig artikel 14, aan de schipper ter ondertekening is voorgelegd.*

*Betaling van de provisie op dat ogenblik geldt als afrekening, en de partijen zijn niet ontvankelijk om de herziening ervan te vragen, ongeacht het bedrag van de vracht dat aan de schipper werkelijk betaald wordt op het einde van de reis.*

*De bevrachter die een provisie van meer dan 10 ten honderd van de vracht geeïst heeft, verbeurt alle recht op provisie en moet de ontvangen bedragen terugbetalen.*

##### Artikel 6

*De schipper moet op eigen kosten het vaartuig op de plaats brengen die voor het laden of het lossen aangewezen is, ongeacht de wijze van bevrachting.*

*Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor averij aan het schip, kan hij weigeren erheen te varen, tenzij de afzender of de geadresseerde zich schriftelijk verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het schip mocht overkomen ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's.*

*Indien de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de afzender of de geadresseerde die de schipper beveelt aldaar zijn schip te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.*

#### Artikel 7

*Indien de overeenkomst slechts één laad- of één losplaats bepaalt, moet de schipper niettemin, desgevraagd, in de ladingshaven laden en in de bestemmingshaven lossen op de verschillende plaatsen die onderscheidenlijk door de afzender en de geadresseerde worden aangewezen. Het daartoe nodige verhalen geschiedt op verzoek en op kosten van de afzender of van de geadresseerde.*

*Indien de overeenkomst bepaalt dat het schip op meer dan een plaats of langs zij van meer dan een schip moet worden geladen of gelost, moet de schipper zich op eigen kosten eenmaal naar elk van de aangewezen plaatsen of langs zij van elk schip begeven, terwijl het verdere verhalen voor rekening is van de afzender of van de geadresseerde.*

#### Artikel 8

*Het laden, stuwen en lossen geschiedt onder toezicht van de schipper, door de zorg en op kosten van de afzender of van de geadresseerde.*

*De schipper is gehouden de bedoelde werkzaamheden te vergemakkelijken met alle hem ten dienste staande middelen, maar hij is niet verplicht het hijstuig van het schip kosteloos ter beschikking te stellen.*

#### Artikel 9

*Bij het einde van de inlading wordt een bewijsschrift voor het geheel van de ingeladen hoeveelheden opgemaakt. Dat bewijsschrift wordt cognossement genoemd.*

*Het cognossement wordt door de afzender gereedgemaakt en door de schipper ondertekend; het vermeldt de naam en de woonplaats van de afzender, de naam en de woonplaats van de geadresseerde, de naam van de schipper, de naam van het schip, de plaats van afvaart en van bestemming, het bedrag van de door de geadresseerde te betalen vracht, de aard en de hoeveelheid van de te vervoeren goederen, de merken en nummers van de colli's.*

*Het cognossement moet gedagtekend zijn. Het kan aan order zijn, aan toonder of op naam. Het wordt opgemaakt in verscheidene door de schipper ondertekende originelen en vermeldt het aantal afgegeven exemplaren. Een exemplaar wordt aan de schipper overhandigd.*

*De vermeldingen in het cognossement gelden als bewijs tussen alle bij de lading belang hebbende partijen en tussen hen en de verzekeraars.*

*Bij het einde van de lossing kan de schipper eisen dat de geadresseerde hem kwijting geeft voor de geloste hoeveelheden.*

*Bovendien kan de afzender voorlopige ontvangbewijzen vorderen naarmate het inladen geschiedt, en de schipper van de geadresseerde naarmate het uitladen geschiedt.*

#### Artikel 10

*Indien geladen of gelost wordt met een enkele ploeg of met opeenvolgende ploegen, moet de schipper het aantal ingeladen of geloste colli's controleren. Doet hij dit niet, dan hebben de afzender en de geadresseerde het recht de door hun onderscheiden vertegenwoordigers opgetekende hoeveelheden te vermelden, de eerste in de ontvangbewijzen en het cognossement, de tweede in de ontvangbewijzen en de kwijting.*

*Indien met verscheidene ploegen tegelijk geladen wordt, is de schipper niet verplicht ontvangbewijzen af te geven en heeft hij het recht te eisen dat in het cognossement de vermelding "aantal onbekend" wordt opgenomen.*

*Indien na de lossing het schip leeg moet worden gemeten, moet zulks op de dag van de lossing geschieden; zo niet, dan wordt artikel 18 toegepast vanaf de volgende dag.*

#### Artikel 11

*Voor stortgoederen geschieden de vaststellingen door beëdigde wegers of meters; zijn er in de haven geen beëdigde wegers of meters, dan geschieden de vaststellingen door wegers of meters, aangewezen door de partijen.*

*Er worden gewicht- of meetbiljetten opgemaakt naar mate van het laden en aan iedere partij overhandigd.*

#### **Artikel 12**

*De gegevens vastgesteld overeenkomstig het voorgaande artikel dienen tot grondslag voor het opmaken van het cognossement en van de kwijting.*

*Indien partijen het niet eens zijn over het ingeladen gewicht, wordt van hun onenigheid melding gemaakt in het cognossement. In dat geval moet het schip ter beschikking en onder toezicht van de afzender blijven gedurende ten hoogste vierentwintig uren. Partijen kunnen overeenkomen om een begeleider aan te wijzen, die met het schip zal meevaren tot de plaats van bestemming. De afzender kan ook evenzeer als de schipper het schip doen loden en, in bijzijn van de andere partij, de diepgangsmarken van het schip doen opnemen, daarbij rekening houdende met het water in de pompkasten. De daaraan verbonden kosten worden door de verliezende partij gedragen.*

*In die gevallen wordt de vracht berekend volgens de opgenomen diepgangsmarken ter bestemmingsplaats.*

*Indien de loodjes ongeschonden blijken en de opneming van de diepgangsmarken ter bestemmingsplaats, met inachtneming van het verschil in dichtheid van het water, overeenkomt met die op de plaats van de afvaart, kan de schipper niet aansprakelijk gesteld worden voor het manco dat zou blijken uit het verschil tussen de hoeveelheden, door de wegers of meters bevonden bij de afvaart en bij de aankomst.*

*Indien er geen lading of geen opneming van de diepgangsmarken heeft plaatsgehad, mag de schipper in het cognossement de vermelding "gewicht onbekend" aanbrengen en wordt vracht betaald naar het gewicht, door de afzender in het cognossement aangegeven.*

*Dezelfde regels gelden ingeval het schip met behulp van elevators geladen wordt.*

*De schipper is niet gehouden de cijfers, uitsluitend met automatische weegtoestellen verkregen, als juist te erkennen, tenzij in de bevrachtingsovereenkomst anders is bedongen.*

#### **Artikel 13**

*Inzake het toegestane reisverlies worden zo nodig bijzondere bepalingen in de bevrachtingsovereenkomst opgenomen.*

*Deze bepalingen houden rekening met de aard van de goederen, de wijze van inladen, de omstandigheden van de reis en de gebruiken van de laadplaats.*

*Bij ontstentenis van bepalingen in de bevrachtingsovereenkomst wordt het reisverlies vastgesteld volgens de gebruiken van de losplaats.*

*Binnen de grenzen, aangeduid in artikel 32, is de schipper aansprakelijk voor het manco, en de waarde hiervan mag, onder aftrek van eventueel reisverlies, afgehouden worden van de vracht, tegen de prijs die de afzender aan de geadresseerde op de factuur gerekend heeft.*

#### **Artikel 14**

*Het cognossement moet de schipper ter ondertekening voorgelegd worden uiterlijk vierentwintig uren na afloop van de inlading, zondagen en wettelijke feestdagen niet inbegrepen. Wordt het cognossement hem binnen die termijn niet ter ondertekening voorgelegd, dan kan de schipper overliggeld eisen vanaf de dag waarop hij tegen die vertraging opkomt door ingebrekestelling, maar hij mag de reis niet aanvaarden alvorens het cognossement getekend te hebben.*

*Is de ligtijd reeds overschreden, dan is overliggeld verschuldigd totdat het cognossement de schipper ter ondertekening is voorgelegd.*

*Indien de schipper verzuimt het cognossement te tekenen of de in artikel 5 bepaalde bevrachtingsprovisie te betalen binnen vierentwintig uren na het tijdstip waarop het cognossement hem ter ondertekening is voorgelegd, is hij een vergoeding verschuldigd ten bedrage van het overliggeld voor elke dag vertraging vanaf de dag waarop hem een ingebrekestelling is gezonden.*

#### **Artikel 15**

*De schipper kan bij de ondertekening van het cognossement eisen dat hem een derde van de vracht vooruit wordt betaald.*



*De schipper moet het cognossement tekenen, onverschillig welke vracht daarin vermeld is, met dien verstande dat hij het verschil tussen de overeengekomen vracht en de in het cognossement vermelde vracht vooruit kan doen betalen door de bevrachter of het bij wijze van voorschot met hem kan verrekenen; in beide gevallen zonder provisie of rente.*

*Behalve wanneer is overeengekomen de laad- en lostijden samen te tellen, kan de schipper bij de ondertekening van het cognossement ook betaling eisen voor het overliggeld in de laadhaven. Worden de bedragen betwist, dan kan de schipper storting van een borgsom of opneming van een bijzondere verklaring in het cognossement eisen.*

#### Artikel 16

*Laden en lossen mag zowel bij nacht als overdag geschieden, alsmede op zondagen en wettelijke feestdagen. De Koning bepaalt de compensaties van toepassing in geval geladen of gelost wordt buiten de normale werkdagen, evenals de delen van een dag waarvoor dit geldt.*

#### Artikel 17

*De termijn, aan de afzender of aan de geadresseerde toegestaan om te laden of te lossen, wordt ligtijd genoemd.*

*Hij wordt door de partijen in de bevrachtingsovereenkomst bedongen. Bij gebreke daarvan wordt bij bepaald overeenkomstig een door de Koning vastgestelde tabel, waarbij als grondslag genomen worden de te laden of te lossen hoeveelheden, ongeacht de tonnenmaat van het schip.*

*De ligtijd wordt uitgedrukt in volle dagen of in delen van een dag.*

#### Artikel 18

*Indien de afzender of de geadresseerde niet laadt of lost binnen de termijn in het vorige artikel bedoeld, is aan de schipper een vergoeding verschuldigd, die overliggeld wordt genoemd.*

*Het overliggeld wordt bepaald in de bevrachtingsovereenkomst.*

*Bij gebreke van zodanige bepaling wordt het overliggeld berekend volgens het tarief bij koninklijk besluit vastgesteld. Ongeacht de geladen of geloste hoeveelheden wordt het overliggeld berekend op de grondslag van het maximumlaadvermogen van het schip bij de grootste diepgang die toegelaten is bij artikel 1 van het algemeen politie- en scheepvaartreglement, zoals dat vermogen blijkt uit de meetbrief.*

#### Artikel 19

*De ligtijd gaat in op de dag na de aankomst van het schip op de plaats die is aangewezen:*

*a) in de bevrachtingsovereenkomst voor het laden;*

*b) in het cognossement voor het lossen.*

*Indien evenwel met het laden of lossen begonnen wordt op de dag van de aankomst, gaat de ligtijd op die dag in.*

*Indien de ligtijd wordt uitgedrukt in delen van een dag wordt het hiervoor vermelde begrip dag vervangen door deel van een dag.*

#### Artikel 20

*De aankomst van het schip op de plaats die voor het laden in de bevrachtingsovereenkomst of voor het lossen in het cognossement is aangewezen, wordt op verzoek van de schipper vastgesteld door degene die de verplichting heeft het schip te doen laden of lossen. Deze geeft onmiddellijk een geschreven bewijs van die vaststelling af; doet hij dat niet, of is hij afwezig, dan meldt de schipper hem schriftelijk of telegrafisch de datum waarop het schip ter bestemming is aangekomen.*

#### Artikel 21

*De zondagen en wettelijke feestdagen waarop niet wordt geladen of gelost, worden in de ligtijd niet meegerekend.*

#### Artikel 22

*Het overliggeld is van rechtswege verschuldigd na afloop van de ligtijd, zonder dat daarvan kennis hoeft te worden gegeven.*

#### Artikel 23

*De overligtijd loopt door en wordt berekend, afhankelijk van de wijze waarop de ligtijd werd bepaald, met volle dagen dan wel met delen van een dag tot op het einde van de lading of de lossing, met inbegrip van zon- en feestdagen.*

#### Artikel 24

*Indien er verscheidene afzenders of geadresseerden zijn, wordt de ligtijd voor elk van hen afzonderlijk berekend op de grondslag van de hoeveelheden die moeten worden geladen of gelost.*

*De schipper bepaalt, al naar de stuwijng, de volgorde bij het laden en lossen en geeft er schriftelijk bericht van op het oogenblik dat hij zijn aankomst doet vaststellen ter uitvoering van artikel 20.*

*Voor degene die het eerst moet laden of lossen, begint de ligtijd volgens de regel van artikel 19, en voor elk der volgende afzenders of geadresseerden bij het verstrijken van de termijn die aan de vorige toegestaan werd, of ingeval deze niet binnen de bepaalde termijn met het laden of lossen van zijn goederen gereedkomt, op het oogenblik waarop hij daarmee klaar is.*

*Afzenders of geadresseerden die de termijn overschrijden waarop zij recht hebben, zijn deswege overliggeld verschuldigd zonder hoofdelijk verbonden te zijn.*

#### Artikel 25

*In de laadhaven is het overliggeld verschuldigd door degene voor wiens rekening het schip bevracht wordt, in de bestemmingshaven door degene die het cognossement aanbiedt om de lading in ontvangst te nemen.*

#### Artikel 26

*Na verloop van een overligtijd van gelijke duur als de ligtijd, en in elk geval van vijftien dagen, kan de schipper in de laadhaven of in de bestemmingshaven extra-overliggeld eisen. Het is pas verschuldigd vanaf de dag na die waarop de schipper aan de betrokkene daartoe een ingebrekestelling heeft gericht. Het is gelijk aan het overliggeld, verhoogd met 50 ten honderd.*

*Na de vijftiende extra-overligdag kan de schipper in de laadhaven de overeenkomst verbreken, zonder opzegging indien er nog niets geladen is, en in de bestemmingshaven de lading op eigen gezag lossen op kosten en voor risico van de goederen. Hij kan aanspraak maken op de in artikel 27 bepaalde vergoeding indien hij in de laadhaven ligt, of op de vracht indien hij in de bestemmingshaven ligt, alsmede op het overliggeld en extraoverliggeld, onverminderd zijn recht om de in artikel 58 vermelde maatregelen te doen treffen.*

*Indien de ligtijd wordt uitgedrukt in delen van een dag worden de hiervoor vermelde termijnen, met inbegrip van de termijn van vijftien dagen, in verhouding toegepast en wordt het hiervoor vermelde begrip dag vervangen door deel van een dag.*

#### Artikel 27

*Wanneer de afzender de in de bevrachtingsovereenkomst vermelde hoeveelheid goederen niet heeft ingeladen, heeft de schipper niettemin recht op de gehele vracht voor de volle lading waarvoor het schip werd bevracht. Hij kan eisen dat de afzender voor de afvaart de vracht voor de niet ingeladen hoeveelheden betaalt, of dat in het cognossement een beding wordt opgenomen luidens hetwelk vracht zal verschuldigd zijn voor de in de overeenkomst bepaalde totale hoeveelheid. Indien de afzender meer inlaadt dan overeengekomen is, heeft de schipper, ook voor het meerdere, recht op de bedongen vracht.*

*Indien de bevrachtingsovereenkomst de vermelding "ongeveer" bevat, kan de afzender 2 1/2 ten honderd meer of minder inladen, voor zover het vermogen van het schip zulks toelaat.*

*In dat geval wordt de wanvracht berekend over de minimumhoeveelheid die de afzender verplicht was in te laden.*

#### Artikel 28

*De aansprakelijkheid van de schipper houdt op bij het einde van de lossing.*

*De schipper kan aanstonds betaling van de vracht eisen zodra de lostijd verstreken is. Hij moet van de geadresseerde die de lading in ontvangst neemt, de uitvoering eisen van alle uit het cognossement voortvloeiende verplichtingen. Bij onvermogen van de geadresseerde, of ingeval deze weigert het schip te lossen of aan zijn verplichtingen te voldoen, behoudt de schipper zijn verhaal op degene die het schip bevracht heeft.*

#### Artikel 29

*Wanneer het schip op een stroom of rivier met vrije loop moet varen om de haven van bestemming te bereiken, kan de schipper niet verplicht worden de gehele bedongen hoeveelheid in te laden, indien het schip ten gevolge van de waterstand niet met een volle lading ter bestemming zou geraken. In dat geval is de vracht alleen voor de ingeladen hoeveelheid verschuldigd, voor zover het schip gedurende de ligtijd geladen wordt, anders heeft de schipper het recht volle vracht te eisen op de bedongen hoeveelheid.*

*Ingeval het schip per ton per dag bevracht wordt, heeft de afzender het recht de te laden hoeveelheid te bepalen, met dien verstande dat hij gehouden is tot vergoeding van alle kosten van een eventuele lichting.*

#### Artikel 30

*De schipper is aansprakelijk voor verlies en beschadiging van de goederen, indien hij niet bewijst dat het verlies of de beschadiging te wijten is aan een feit dat hem niet kan worden toegerekend.*

#### Artikel 31

*De schipper is niet aansprakelijk voor verlies of schade ten gevolge van de ondeugdelijkheid van het schip, indien hij bewijst dat hij alle nodige maatregelen getroffen heeft om het schip geschikt te maken voor de vaart en om het ruim in goede staat te brengen.*

#### Artikel 32

*De schipper is niet aansprakelijk voor de schade aan de lading toegebracht door een scheepvaartongeval, zelfs indien dit ongeval aan een stuurfout te wijten is, maar om voor die ontheffing in aanmerking te komen moet hij een bewijs overleggen waaruit blijkt dat het vaartuig voldoet aan de technische voorschriften voor binnenschepen vastgesteld door de Koning en aantonen dat hij op het ogenblik van het ongeval aan boord was en het vaartuig bemand was in overeenstemming met de door de Koning voorgeschreven regels.*

*De schipper is niet aansprakelijk voor plundering of diefstal gewapenderhand gepleegd, voor verlies of beschadiging veroorzaakt door knaagdieren of ongedierte, voor verlies of schade ten gevolge van onvoldoende verpakking of eigen gebrek van de goederen.*

#### Artikel 33

*In een overeenkomst of cognossement betreffende een reis die in haar geheel binnen het Rijk geschiedt, mag niet worden bedongen dat de schipper ontheven zal zijn van zijn aansprakelijkheid voor verlies of schade te wijten aan nalatigheid, schuld of tekortkoming in de zorg die hij aan de lading moet besteden. Een beding waardoor de aansprakelijkheid op enigerlei wijze wordt opgeheven of verminderd, is nietig en van gener waarde.*

*Elk beding waardoor het recht op uitkering wordt overgedragen aan de vervoerder, of krachtens hetwelk de schipper niet instaat voor verzekerbare risico's, of enig ander dergelijk beding is nietig en van gener waarde.*

#### Artikel 34

*Het is de schipper niet verboden te bedingen dat hij niet aansprakelijk zal zijn voor verlies of schade, aan de goederen overkomen voor het laden of na het lossen.*

#### Artikel 35

*Aanvaarding voor de schipper van het saldo van de vracht, berekend naar het uitgeleverd gewicht, sluit geen erkenning in van manco.*

#### Artikel 36

*Hij die een schip bevracht en de overeenkomst verbreekt alvorens iets te hebben ingeladen, is een vergoeding verschuldigd gelijk aan een derde van de vracht, berekend over het geheel van de in te laden hoeveelheden. Indien de verbreking geschiedt na afloop van de ligtijd, moet hij bovendien het eventuele overliggeld en extra-overliggeld betalen.*

*Is met de inlading een aanvang gemaakt en blijft de afzender in gebreke de gehele toegezegde hoeveelheid in te laden, dan moet de volle vracht worden betaald op de gehele in de overeenkomst bedongen hoeveelheid.*

*In dat geval kan de afzender eisen dat de ingeladen hoeveelheid wordt gelost.*

#### Artikel 37

*Het staat de afzender vrij de bevrachting op te zeggen, indien de schipper zich niet op de overeengekomen tijd op de aangewezen laadplaats bevindt. De afzender moet bij een proces-verbaal, opgemaakt door een gerechtsdeurwaarder of ondertekend, hetzij door een ambtenaar van de haven of van Bruggen en Wegen, hetzij door twee getuigen, doen vaststellen dat het bevrachte schip zich niet op de laadplaats bevindt.*

*De schipper moet de schade vergoeden, door de afzender geleden wegens vrachtverschil en kosten, tenzij hij overmacht kan bewijzen.*

#### Artikel 38

*Hij die een schip heeft bevracht, kan de overeenkomst verbreken zonder vergoeding, indien de verzekerder van de lading het schip weigert, mits deze weigering door de slechte staat van het schip gerechtvaardigd wordt en schriftelijk ter kennis van de schipper wordt gebracht binnen twee dagen na de dag van de bevrachting.*

#### Artikel 39

*Wanneer de bevrachtingsovereenkomst de naam vermeldt van het schip dat de in te laden goederen aanvoert, kan de afzender de bevrachting opzeggen, indien dat schip niet aankomt voor het einde van de laadtijd, of indien voor het verstrijken van die termijn vastgesteld wordt dat de goederen beschadigd zijn en niet ingeladen kunnen worden. Hiervan moet aan de schipper schriftelijk bericht worden gezonden voor het verstrijken van de laadtijd.*

*De schipper heeft in die gevallen recht op een vergoeding, gelijk aan een derde van de vracht.*

#### Artikel 40

*Wordt het schip bij het vertrek, tijdens de reis of op de losplaats opgehouden door toedoen van de bevrachter, de afzender of de geadresseerde, dan zijn de kosten van de vertraging verschuldigd door degene die ze heeft veroorzaakt.*

#### Artikel 41

*De schipper is schadevergoeding verschuldigd, indien het schip door zijn toedoen bij het vertrek, tijdens de reis of op de losplaats opgehouden of vertraagd is.*

#### Artikel 42

*Indien het vertrek van het schip slechts tijdelijk wordt verbinderd door overmacht, blijft de overeenkomst bestaan en is er geen schadevergoeding wegens vertraging verschuldigd.*

#### Artikel 43

*Indien een deel van de goederen niet ter bestemmingsplaats aankomt, is slechts een evenredige vracht verschuldigd, die niet minder mag bedragen dan een derde van de overeengekomen vracht.*

*Is een deel van de goederen over boord geworpen tot gemeen behoud van schip en lading, dan is de volle vracht verschuldigd, maar zij draagt in de gemene averij.*

*Deze regels doen geen afbreuk aan het recht van verhaal op degenen door wier schuld de goederen verloren gegaan of niet aangekomen zijn.*

#### Artikel 44

*In geval van bevrachting als drijvend magazijn is de schipper verplicht het schip in goede staat van onderhoud ter beschikking te stellen van zijn medecontractant. De afzender heeft het recht voor de inlading de overeenkomst op te zeggen zonder enige vergoeding te moeten betalen, indien het schip niet in goede staat is; het bewijs van de gebrekkige staat van het schip rust op de afzender. De afzender die het schip in slechte staat van onderhoud aanvaardt, doet dit op eigen risico en kan zich daar niet op beroepen om de schipper aansprakelijk te stellen voor de beschadiging die er het gevolg van zou zijn.*

#### Artikel 45

*De bevrachtingsovereenkomst voor liggen kan bedingen dat de schipper een cognossement zal ondertekenen. In dat geval gelden voor de verplichtingen van de schipper de artikelen 9 tot 13.*

#### Artikel 46

*Is er geen cognossement getekend, dan is de schipper niet aansprakelijk ten aanzien van het aantal ingescheepte colli's of de ingeladen hoeveelheden. Hij is slechts aansprakelijk uit hoofde van eigen opzet of grove schuld. De afzender kan evenwel het schip doen laden.*

#### Artikel 47

*De schipper wiens schip bevracht is voor liggen, is niet aansprakelijk, zelfs indien hij een cognossement heeft getekend, voor enige beschadiging aan de goederen, tenzij deze te wijten is aan zijn opzet of grove schuld of aan een tekortkoming in het onderhouden van het schip sedert het einde van de inlading.*

#### Artikel 48

*Het liggen gaat in op de dag na die van de bevrachting, zelfs wanneer het schip zich op de aangewezen laadplaats bevindt. Indien het schip geladen wordt op de dag van de bevrachting, gaat het liggen echter op die dag in.*

*Alle sleep- en verhaalkosten worden aan de schipper terugbetaald. Indien de schipper zelf een schip verhaalt, kan hij een vergoeding eisen, gelijk aan het loon dat door de sleepboten zou gevraagd zijn. Wanneer het bevel tot verhalen hem bereikt na 16 uur, wintertijd, of na 17 uur, zomertijd, is hij niet verplicht 's anderen-daags vanaf het eerste uur op zijn nieuwe ligplaats te zijn. Wanneer het laden, lossen of verhalen geschiedt buiten de diensturen van de douane, wordt aan de schipper een vergoeding toegekend.*

#### Artikel 49

*Indien in de overeenkomst geen ligtijd is bepaald, eindigt deze zodra de ingescheepte lading volledig gelost is.*

*Is er een tijd bepaald, dan kan de afzender het schip binnen die tijd lossen en weer laden.*

*Indien de overeenkomst aan de schipper enkel een minimumtijd waarborgt, kan de afzender bij het verstrijken daarvan voortzetting van de bevrachting eisen, tenzij hij binnen die tijd het schip reeds geheel gelost heeft.*

#### Artikel 50

*Bevrachting voor liggen geschiedt voor ten minste vijf dagen.*

*De schipper kan op het einde van de bedongen tijd of, indien er geen bedongen tijd is, bij het verstrijken van de vijftigste dag, eisen dat zijn schip gelost wordt. Daartoe moet hij zijn medecontractant in gebreke stellen. Het schip moet gelost worden binnen een tijd van tien dagen, zondagen en wettelijke feestdagen niet inbegrepen, ingaande de dag na de ingebrekestelling of ten vroegste de eenenvijftigste dag van het liggen. Vanaf de elfde dag na die van de ingebrekestelling, kan de schipper zonder nieuwe ingebrekestelling eisen dat de overeengekomen vracht met 50 ten honderd wordt verhoogd.*

*Hij kan insgelijks, vanaf de twintigste dag na die van de ingebrekestelling, een sekwester doen aanstellen voor het in artikel 58 bepaalde doel.*

#### Artikel 51

*De vracht is voor de gehele dag verschuldigd, onverschillig op welke uur het laden begint of het lossen eindigt. De vracht en het overliggeld moeten betaald worden binnen een termijn van drie werkdagen, ingaande de dag na die waarop het lossen is geëindigd, anders kan de schipper, na ingebrekestelling, als vergoeding een som eisen gelijk aan de dagelijkse vracht, en dit tot aan de volledige betaling.*

#### Artikel 52

*De bevrachter kan, zelfs indien er geen cognossement aan order is getekend, de rechten uit de overeenkomst overdragen aan derden. Zodra de schipper, in de vorm bepaald bij artikel 56, bericht ontvangen heeft van deze overdracht en van de aanvaarding door de overnemer, moet hij zich naar diens voorschriften voegen. De bevrachter die de overeenkomst heeft gesloten, heeft in dat geval recht op zijn provisie van de vracht die aan de schipper verschuldigd is tot de dag van de overdracht, alsook op een provisie van 2 1/2 ten honderd van de vracht verschuldigd door de overnemer.*

#### Artikel 53

*Wanneer een schip bevracht is voor liggen of varen en de schipper bevel ontvangt een reis te ondernemen, heeft hij recht op de voor het liggen bedongen vracht tot en met de dag voor die waarop het voor de reis opgemaakt cognossement hem ter ondertekening wordt voorgelegd.*

#### Artikel 54

*De schipper kan alle betekeningen, ingebrekestellingen, mededelingen of brieven, met uitzondering van die welke aan de geadresseerde moeten worden gericht, doen toekomen aan de bevrachter of, indien de overeenkomst geen bevrachter vermeldt, aan degene voor wiens rekening ze gesloten is.*

#### Artikel 55

*Wanneer de bevrachtingsovereenkomst geen woon- of verblijfplaats van de schipper aangeeft, wordt deze geacht woonplaats te hebben gekozen ten kantore van de bevrachter.*

#### Artikel 56

*In alle gevallen waarin, krachtens de wet, een der partijen aan de andere partij een bericht of een ingebrekestelling moet doen toekomen, kan zij dit doen hetzij bij aangetekende brief, hetzij bij een schrijven overhandigd in het bijzijn van twee getuigen, hetzij bij een gewone brief afgegeven tegen ontvangstbewijs. Elke aangetekende brief wordt geacht de eerste werkdag na het posten te zijn afgegeven aan de andere partij, die geen ontvangstbewijs vermag te leveren.*

#### Artikel 57

*Door de inontvangstneming van de goederen ter bestemmingsplaats vervalt elke vordering tegen de schipper, behalve wanneer een bijzonder voorbehoud is gemaakt of in geval van uiterlijk niet zichtbare beschadiging. Het voorbehoud of het bezwaar moet op schrift gesteld worden en aan de schipper gezonden uiterlijk de tweede dag na de inontvangstneming in geval van uiterlijk zichtbare beschadiging en van verlies, en binnen een termijn van zeven dagen, de dag van inontvangstneming niet inbegrepen, in geval van vertraging.*

*Wanneer de schipper bij de aflevering heeft gewezen op beschadiging of gedeeltelijk verlies, is de geadresseerde gehouden dadelijk bezichtiging van de vervoerde goederen toe te staan.*

*In geval van uiterlijk niet zichtbare beschadiging of van manco binnen in de vervoerde goederen, kan het bezwaar van de geadresseerde alsnog worden aangenomen, indien het schriftelijk aan de schipper is gericht binnen een termijn van zeven dagen, de dag van inontvangstneming niet inbegrepen, en indien vaststaat dat de beschadiging of het manco er reeds voor de aflevering was.*

*De uitzondering bepaald voor het geval van uiterlijk niet zichtbare beschadiging of van manco binnen in de vervoerde goederen, geldt niet wanneer het voorstel om de koopwaar te bezichtigen aan de geadresseerde of aan zijn gemachtigde is gedaan op het ogenblik van de aflevering.*

*De vordering blijft slechts bestaan betreffende de punten waarover een bijzonder voorbehoud of bezwaar is gemaakt.*

#### Artikel 58

*Wanneer de vervoerde goederen worden geweigerd of aangaande de inontvangstneming daarvan geschil is ontstaan, wordt de staat van de goederen, indien een belanghebbende het vordert, onderzocht door een of drie deskundigen, die worden benoemd bij een beschikking van de voorzitter van de rechtbank van koophandel, onderaan op een verzoekschrift gesteld.*

*De geadresseerde wordt opgeroepen bij een aangetekende brief, waarin dag en uur van het deskundigenonderzoek worden aangegeven.*

*De beschikking kan bevelen dat de goederen in bewaring zullen worden gegeven of onder sekwester gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht.*

*De beschikking kan de verkoop bevelen ten bate van de schipper ten belope van hetgeen hem naar aanleiding van het vervoer verschuldigd is. Deze verkoop geschiedt openbaar, in een door de voorzitter aan te wijzen plaats en ten minste drie vrije dagen nadat daarvan bericht is gegeven aan de geadresseerde en de afzender. Deze termijn wordt verdubbeld wanneer een van de belanghebbenden in het buitenland verblijft.*

*In spoedeisende gevallen kan de voorzitter die termijnen verkorten.*

*De beschikking is niet vatbaar voor verzet of hoger beroep.*

*Zij is uitvoerbaar op de minuut en voor de registratie.*

#### Artikel 59

*Alle rechtsvorderingen, ontstaan uit een overeenkomst die onder deze wet valt, met uitzondering van die welke volgen uit een strafbaar feit, verjaren door verloop van zes maanden ten aanzien van binnenlands vervoer en door verloop van een jaar ten aanzien van internationaal vervoer.*

*De verjaring loopt, in geval van totaal verlies of van vertraging, van de dag waarop het vervoer had moeten plaatshebben, en in geval van gedeeltelijk verlies of van beschadiging, van de dag der afgifte van de goederen.*

*De verjaring loopt van de dag waarop het feit dat tot de rechtsvordering aanleiding geeft, zich heeft voorgedaan.*

*Regresvorderingen moeten, op straffe van verval, worden ingesteld binnen de termijn van een maand, te rekenen van de dagvaarding die tot het regres aanleiding geeft.*

#### Artikel 60

*De vracht, de bijkomende kosten, de overliggelden en de extra-overliggelden zijn op de goederen bevoorrecht gedurende de tijd dat deze in het bezit van de schipper zijn en gedurende de vierentwintig uren die op de afgifte aan de geadresseerde volgen, mits laatstgenoemde er het bezit van behoudt.*

*Dit voorrecht heeft dezelfde rang als het voorrecht, ingesteld bij artikel 20, 7° van de wet van 16 december 1851.*

#### Artikel 61

*Artikel 274 van boek II van het Wetboek van Koophandel wordt opgeheven, behoudens wat betreft de artikelen 89 en 90, die van toepassing blijven.*

#### Artikel 62

*De bepalingen van deze wet zijn niet van toepassing op de beurtvaart, waarvoor de wet van 25 augustus 1891 blijft gelden.*

#### Artikel 63

*Aanvullende bepaling*

*De rechtbank van koophandel benoemt tot beëdigd weger of meter, de wegers of meters die het bewijs leveren dat zij de nodige beroepsbekwaamheid en zedelijke geschiktheid bezitten. Zij leggen de eed af ten overstaan van (de rechtbank) en hun naam wordt daarna gebracht op een lijst die ter griffie aangeplakt wordt.*

**6.490.** Voorts bepaalt artikel 274 van de Zeewet dat zijn artikelen 89 en 90<sup>324</sup> mede van toepassing zijn op het cognossement bedoeld in artikel 9 van de Binnenbevrachtingswet.

**6.491.** Door de Wet van 29 juni 2008 kreeg het CMNI-Verdrag volkomen uitwerking. Dit verdrag regelt het internationale goederenvervoer over de binnenwateren<sup>325</sup>.

## A.2. BEOORDELING

### A) ALGEMENE KRITIEK

#### - GEBREK AAN COÖRDINATIE EN VEROUDERING VAN DE WETTEKSTEN

**6.492.** Een algemeen euvel is dat de Belgische regelgeving m.b.t. goederenvervoer over de binnenwateren verspreid ligt over verschillende akten: de Binnenbevrachtingswet, het CMNI-Verdrag en enkele bepalingen van de Zeewet. De terminologie van de Binnenbevrachtingswet is niet overal gelukkig. De term bevrachter wordt op verwarrende wijze gehanteerd en de vervoerder wordt niet eenduidig geïdentificeerd<sup>326</sup>. Bij de vaststelling van de Nederlandse tekst van de wet in 1997<sup>327</sup> werd een nieuwe, discutabele terminologie ingevoerd ('binnenbevrachting' i.p.v. het gangbare 'rivierbevrachting', 'extra-overligdagen', enz.). De op de binnenvaart van toepassing verklaarde artikelen van de Zeewet zijn sterk verouderd. De transparantie en het gebruikgemak van de regelgeving zou uiteraard worden bevorderd door ze, in een hedendaagse redactie, samen te brengen in het Scheepvaartwetboek.

#### - ONDUIDELIJKHEID M.B.T. HET DWINGENDRECHTELIJK KARAKTER VAN ENKELE BEPALINGEN VAN DE BINNENBEVRACHTINGSWET

**6.493.** Krachtens artikel 1 van de Binnenbevrachtingswet is deze wet van aanvullend recht. Partijen kunnen dus vrij een andere contractuele regeling vaststellen of een ander regime, zoals bijvoorbeeld het CMNI-Verdrag, op de overeenkomst van toepassing verklaren.

In de rechtsleer wordt echter algemeen aangenomen dat de artikelen 5 en 33 van de wet wel van dwingend recht zijn. Deze bepalingen hebben respectievelijk betrekking op het commissieloon van de (scheeps)bevrachter en op de aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies of schade te wijten aan nalatigheid, schuld of tekortkoming in de zorg die hij aan de lading dient te besteden<sup>328</sup>. Deze belangrijke nuance blijkt geenszins uit de wettekst.

---

<sup>324</sup> Zie de wettekst *supra*, nr. 6.225.

<sup>325</sup> Zie nader *infra*, nr. 6.494.

<sup>326</sup> Zie reeds De Smet I, 312-313, nr. 241 en ook 83, nr. 70.

<sup>327</sup> W. 21 oktober 1997 houdende vaststelling van de Nederlandse tekst van het Wetboek van Koophandel, met uitzondering van Boek I, Titel VIII en IX, van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, van de gecoördineerde wetten van 25 september 1946 op het gerechtelijk akkoord en van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de Koopvaardij en Zeevisserij, BS 27 november 1997.

<sup>328</sup> Zie o.m. De Smet I, 311, nr. 240.



- HET CMNI-VERDRAG

**6.494.** Zoals vermeld<sup>329</sup> is België thans gebonden door Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI<sup>330</sup>).

Het CMNI-Verdrag is de eerste succesvolle internationale regelgeving betreffende de overeenkomst voor vervoer van goederen over de binnenwateren. Het werd op 22 juni 2001 in Boedapest ondertekend door 16 staten<sup>331</sup>, trad in werking op 1 april 2005 en is thans bindend voor 15 staten<sup>332</sup>.

Het doel van het CMNI-Verdrag is om de regels betreffende de privaatrechtelijke overeenkomsten voor vervoer van goederen over de binnenwateren maximaal te harmoniseren en te uniformiseren<sup>333</sup>.

Met het CMNI-Verdrag werd ingestemd bij Wet van 29 juni 2008<sup>334</sup>. De doelstellingen die de wetgever hiermee nastreefde blijken uit de Memorie van Toelichting:

*De goedkeuring en ratificatie van het Verdrag moet bijdragen tot de promotie, de verdere opwaardering en ontwikkeling van de binnenvaart als volwaardige internationale vervoersmodus voor goederentransport in een paneuropese context, tot het creëren van een grotere rechtszekerheid ten behoeve van de actoren in de binnenvaartsector bij het onderhandelen en afsluiten van de vervoercontracten, bijgevolg tot een vermindering van juridische geschillen, en tot een betere beheersing van kosten en risico's die een binnenvaartondernemer en diens verzekeraar(s) incalculeren in het kader van hun bedrijfsvoering<sup>335</sup>.*

**6.495.** De authentieke Nederlandstalige tekst van het CMNI-Verdrag luidt als volgt:

HOOFDSTUK I  
ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

*Voor de toepassing van dit Verdrag:*

- 1. wordt verstaan onder “vervoerovereenkomst”, elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;*
- 2. wordt verstaan onder “vervoerder”, een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;*
- 3. wordt verstaan onder “ondervoerder”, een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;*
- 4. wordt verstaan onder “afzender”, een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;*

<sup>329</sup> Zie *supra*, nr. 6.491.

<sup>330</sup> De afkorting CMNI berust op het Franse opschrift van het verdrag: *Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure*.

<sup>331</sup> België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oekraïne, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, Tsjechië en Zwitserland.

<sup>332</sup> België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Roemenië, Rusland, Servië, Slowakije, Tsjechië en Zwitserland.

<sup>333</sup> *Parl.St.* Senaat, 2007-08, nr. 4-541/1, 4.

<sup>334</sup> *BS* 10 oktober 2008.

<sup>335</sup> *Parl.St.* Senaat, 2007-08, nr. 4-541/1, 4.

5. wordt verstaan onder “geadresseerde”, de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;
6. wordt verstaan onder “vervoersdocument”, een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoonst, opgemaakt in de vorm van een *cognossement* of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;
7. wordt onder “goederen” niet begrepen gesleepte of geduwde vaartuigen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder “goederen” eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;
8. wordt verstaan onder “schriftelijk”, tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;
9. dient onder het overeenkomstig dit Verdrag toepasselijke recht van een Staat te worden verstaan, de in deze Staat geldende rechtsnormen met uitzondering van de rechtsnormen van het internationale privaatrecht.

## Artikel 2. Toepassingsgebied

1. Dit Verdrag is van toepassing op iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er ten minste één Partij is bij dit Verdrag. Indien de overeenkomst een keuze biedt tussen meerdere loshavens of plaatsen van aflevering, is de loshaven of de plaats waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend.
2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van goederen zonder overslag, zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing overeenkomstig de in het eerste lid bepaalde voorwaarden, tenzij:
  - a. in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een *zecognossement* is opgesteld, dan wel
  - b. de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.
3. Dit Verdrag is van toepassing ongeacht de nationaliteit, plaats van registratie of thuishaven van het schip en ongeacht het feit of het schip een zeeschip of een binnenschip is en ongeacht de nationaliteit, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder, de afzender of de geadresseerde.

## HOOFDSTUK II

### RECHTEN EN VERPLICHTINGEN VAN DE OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN

## Artikel 3. Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

1. De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.
2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het schip.
3. De vervoerder bepaalt welk schip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.
4. Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald schip of een bepaald type schip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander schip of een ander type schip,
  - a. bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de

goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of

b. wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het schip zich bevindt.

5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuw en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.

6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimten indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

#### Artikel 4. Ondervervoerder

1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 1, eerste lid, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder dient te worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van dit Verdrag. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.

2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.

3. De vervoerder dient de afzender in elk geval te informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.

4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, is alleen bindend voor de ondervervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.

5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

#### Artikel 5. Afleveringstermijn

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

#### Artikel 6. Verplichtingen van de afzender

1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.

2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:

a. afmetingen, aantal of gewicht en stuufactor van de goederen;

b. markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;

c. aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;

d. instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;

e. andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het schip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien draagt de afzender, rekening houdend met

*het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.*

*4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuw en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.*

#### **Artikel 7. Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen**

*1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 6, tweede lid, bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.*

*2. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschaft de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.*

*3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.*

*4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór bij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.*

*5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in het derde of vierde lid bedoelde maatregelen te nemen.*

#### **Artikel 8. Aansprakelijkheid van de afzender**

*1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schade en kosten die voor de vervoerder of ondervervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:*

*a. de in artikel 6, tweede lid, of artikel 7, eerste lid, bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;*

*b. de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;*

*c. de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.*

*De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is.*

*Hetzelfde geldt voor de ondervervoerder.*

*2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 6 en 7, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.*

#### **Artikel 9. Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder**

*1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 6, tweede lid, of in artikel 7, eerste en tweede lid, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.*

*2. Indien de vervoerder gebruikmaakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:*

*a. een derde van de overeengekomen vracht; of*

*b. naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.*

#### Artikel 10. Aflevering van de goederen

*1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 6, eerste lid, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van avarij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.*

*2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.*

### HOOFDSTUK III VERVOERSDOCUMENTEN

#### Artikel 11. Aard en inhoud

*1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop dit Verdrag van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.*

*2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procédé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.*

*3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.*

*4. Indien het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.*

*5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:*

*a. de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;*

*b. de geadresseerde van de goederen;*

*c. de naam of het nummer van het schip, indien de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het schip zijn geladen;*

*d. de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;*

*e. de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;*

*f. de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;*

*g. de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimen kunnen of moeten worden vervoerd;*

*h. de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;*

*i. in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;*

*j. de dag en de plaats van uitgifte.*

*Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 1, zesde lid, van dit Verdrag niet aan.*

#### **Artikel 12. Voorbehouden in de vervoersdocumenten**

*1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden op te nemen:*

*a. betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschaftte gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van scheepsmeting;*

*b. betreffende de identificatiemarkeringen, indien deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, indien de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;*

*c. betreffende de zichtbare staat van de goederen.*

*2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.*

*3. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het schip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.*

#### **Artikel 13. Cognossement**

*1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.*

*2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.*

*3. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.*

*4. Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 11, derde lid, en artikel 12, tweede lid, niet tegen hem worden ingeroepen.*

### **HOOFDSTUK IV HET RECHT OM OVER DE GOEDEREN TE BESCHIKKEN**

#### **Artikel 14. Beschikkingsgerechtigde**

*1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.*

*2. Het beschikkingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,*

- a. bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;*
- b. bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.*
- 3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingsrecht.*

#### **Artikel 15. Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht**

*De afzender of, in de gevallen van artikel 14, tweede en derde lid, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikkingsrecht wenst uit te oefenen,*

- a. wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;*
- b. wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;*
- c. aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schade te vergoeden;*
- d. bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht te betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.*

### **HOOFDSTUK V AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER**

#### **Artikel 16. Aansprakelijkheid voor schade**

- 1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voorzover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.*
- 2. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het schip of na het ogenblik van lossing, wordt geregeld door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht van een Staat.*

#### **Artikel 17. Ondergeschikten en lasthebbers**

- 1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.*
- 2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervervoerder als bedoeld in artikel 4, is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.*
- 3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervervoerder zich krachtens dit Verdrag kan beroepen.*
- 4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van het eerste lid.*

#### **Artikel 18. Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid**

- 1. De vervoerder en de ondervervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid, indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:*
  - a. het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;*
  - b. het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;*

- c. het vervoer van goederen op het dek of in open ruimten, indien dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;*
  - d. de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;*
  - e. het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondegdelijk zijn verpakt;*
  - f. onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;*
  - g. hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;*
  - h. vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.*
- 2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.*

#### **Artikel 19. Berekening van de schadevergoeding**

- 1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.*
- 2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.*
- 3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.*
- 4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.*
- 5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebreke aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.*

#### **Artikel 20. Maximale aansprakelijkheidsgrenzen**

- 1. Onverminderd artikel 21 en het vierde lid van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666,67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666,67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.*
- 2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid.*



*Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, indien deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.*

*3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge het eerste lid van dit artikel en de eerste volzin van dit lid verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.*

*4. De in het eerste lid genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:*

- a. indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of*
- b. indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.*

*5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.*

#### **Artikel 21. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid**

*1. De vervoerder of de ondervervoerder kan geen aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*

*2. De voor de vervoerder of ondervervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.*

#### **Artikel 22. Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid**

*De in dit Verdrag voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.*

### **HOOFDSTUK VI TERMIJN VOOR HET INSTELLEN VAN VORDERINGEN**

#### **Artikel 23. Mededeling van schade**

*1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.*

*2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.*

*3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.*

*4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.*

*5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen*

*na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.*

#### **Artikel 24. Verjaring**

- 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop dit Verdrag van toepassing is, verjaren na één jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.*
- 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.*
- 3. Op de stuiting en schorsing van de verjaring is het recht van de Staat van toepassing, dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.*
- 4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge dit Verdrag aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.*
- 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.*

### **HOOFDSTUK VII BEPERKING VAN DE CONTRACTUELE VRIJHEID**

#### **Artikel 25. Nietige bedingen**

- 1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 20, vierde lid, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van dit Verdrag van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 23 en 24 bedoelde vorderings en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.*
- 2. Onverminderd het in het eerste lid van dit artikel bepaalde, en zonder afbreuk te doen aan artikel 21, zijn contractuele bedingen toegestaan waarin wordt vastgelegd dat de vervoerder of de ondervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt:*
  - a. door een handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de dunboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een dunkonvooi of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;*
  - b. door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;*
  - c. door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.*

## HOOFDSTUK VIII AANVULLENDE BEPALINGEN

### Artikel 26. Avarijsomme

*Dit Verdrag doet geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving met betrekking tot de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van avarijsomme.*

### Artikel 27. Andere toepasselijke regelgeving en kernschade

*1. Dit Verdrag laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.*

*2. De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.*

### Artikel 28. Rekeneenheid

*De in artikel 20 van dit Verdrag bedoelde rekeneenheid is het door het Internationale Monetaire Fonds vastgestelde bijzondere trekkingsrecht. De in artikel 20 genoemde bedragen worden geconverteerd in de nationale munteenheid van een Staat op basis van de waarde van die munteenheid op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de nationale munteenheid van een Verdragsluitende Staat, wordt berekend volgens de waarderingmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.*

### Artikel 29. Aanvullend nationaal recht

*1. Bij gebrek aan bepalingen in dit Verdrag wordt de vervoerovereenkomst beheerst door het recht van de door de partijen gekozen Staat.*

*2. Bij gebrek aan een dergelijke keuze is het recht van de Staat van toepassing waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft.*

*3. Vermoed wordt dat de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin de vervoerder op het tijdstip van het sluiten van de overeenkomst zijn hoofdvestiging heeft, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt. Indien de vervoerder geen vestiging aan land heeft en hij de vervoerovereenkomst aan boord van zijn schip gesloten heeft, wordt vermoed dat de overeenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin het schip is geregistreerd of onder de vlag waarvan het vaart, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt.*

*4. De zakelijke zekerheid waarop de vervoerder aanspraak kan maken voor vorderingen uit hoofde van artikel 10, eerste lid, wordt bepaald door het recht van de Staat waar de goederen zich bevinden.*

## HOOFDSTUK IX VERKLARINGEN TEN AANZIEN VAN HET TOEPASSINGSGEBIED

### Artikel 30. Vervoer over bepaalde waterwegen

*1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij dit Verdrag niet toepast op overeenkomsten inzake vervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van bepaalde waterwegen gelegen op zijn grondgebied, waarop geen internationaal scheepvaartregime van toepassing is en die geen verbinding vormen tussen dergelijke internationale*

waterwegen. In een dergelijke verklaring mogen echter niet alle hoofdwaterwegen van deze Staat worden genoemd.

2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op vervoer van goederen zonder overslag zowel over waterwegen die niet worden genoemd in de verklaring als bedoeld in het eerste lid, als over waterwegen die wel worden genoemd in deze verklaring, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing, tenzij de op de laatstbedoelde waterwegen af te leggen afstand de langste is.

3. Indien een verklaring overeenkomstig het eerste lid wordt afgelegd, kan elke andere Verdragsluitende Staat verklaren dat ook hij de bepalingen van dit Verdrag niet toepast op de in de verklaring genoemde overeenkomsten. De verklaring overeenkomstig dit lid wordt van kracht met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die de verklaring overeenkomstig het eerste lid heeft afgelegd, echter op zijn vroegst met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die een verklaring overeenkomstig dit lid heeft afgelegd.

4. De verklaringen bedoeld in het eerste en derde lid kunnen op elk tijdstip geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken door middel van een kennisgeving hiertoe aan de depositaris, onder vermelding van de datum waarop de verklaringen ophouden van kracht te zijn. De intrekking van deze verklaringen heeft geen gevolgen voor reeds gesloten overeenkomsten.

#### Artikel 31. Nationaal vervoer of vervoer om niet

Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag, bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat hij dit Verdrag eveneens toepast:

- a. op vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen zijn grondgebied zijn gelegen;
- b. in afwijking van artikel 1, eerste lid, op vervoer om niet.

#### Artikel 32. Regionale regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat ten aanzien van het vervoer van goederen tussen laadhavens of plaatsen van inontvangstneming en loshavens of plaatsen van aflevering die ofwel beide zijn gelegen op zijn grondgebied of waarvan de ene is gelegen op zijn grondgebied en de andere op het grondgebied van een Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd, de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door het handelen of nalaten van de schipper, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

2. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid treedt tussen twee Verdragsluitende Staten in werking op het tijdstip van inwerkingtreding van dit Verdrag in de tweede Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd. Indien een Staat deze verklaring heeft afgelegd nadat het Verdrag voor hem in werking is getreden, treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden vanaf het tijdstip waarop de depositaris in kennis werd gesteld van de verklaring. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid is alleen van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten na de inwerkingtreding hiervan.

3. Een overeenkomstig het eerste lid afgelegde verklaring kan te allen tijde worden ingetrokken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. In geval van intrekking treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid, buiten werking op de eerste dag van de maand die volgt op de kennisgeving of op een later tijdstip genoemd in de kennisgeving. De intrekking is niet van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten voordat de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid buiten werking treedt.

## HOOFDSTUK X SLOTBEPALINGEN

### Artikel 33. Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring, toetreding

1. *Dit Verdrag staat gedurende één jaar op de zetel van de depositaris voor alle Staten open ter ondertekening. De termijn voor ondertekening begint op de dag waarop de depositaris vaststelt dat alle authentieke teksten van het Verdrag aanwezig zijn.*
2. *Elke Staat kan Partij worden bij dit Verdrag:*
  - a. *door het te ondertekenen zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;*
  - b. *door het te ondertekenen onder voorbehoud van latere bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, en door het vervolgens te bekrachtigen, te aanvaarden of goed te keuren;*
  - c. *door na afloop van de termijn voor ondertekening tot het Verdrag toe te treden.*
3. *De akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding worden nedergelegd bij de depositaris.*

### Artikel 34. Inwerkingtreding

1. *Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop vijf Staten dit Verdrag zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris hebben nedergelegd.*
2. *Voor een Staat die dit Verdrag na inwerkingtreding zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring heeft ondertekend of zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris heeft nedergelegd, treedt dit Verdrag in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden na ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of na nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.*

### Artikel 35. Opzegging

1. *Dit Verdrag kan door een Staat die Partij is worden opgezegd na één jaar, te rekenen vanaf de datum waarop het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.*
2. *De betekening van de opzegging geschiedt door middel van nederlegging van een akte bij de depositaris.*
3. *De opzegging wordt van kracht de eerste dag van de maand volgend op een termijn van één jaar, te rekenen vanaf de datum van nederlegging van de akte of na een hierin vermelde langere termijn.*

### Artikel 36. Herziening en wijzigingen

*Op verzoek van ten minste een derde van de Verdragsluitende Staten, roept de depositaris een conferentie van de Verdragsluitende Staten bijeen met het doel dit Verdrag te herzien of te wijzigen.*

### Artikel 37. Herziening van de maximum bedragen van aansprakelijkheid en van de reken-eenheid

1. *Onverminderd het bepaalde in artikel 36, doet de depositaris, wanneer een voorstel tot wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen of tot vervanging van de in artikel 28 vastgestelde eenheid door een andere eenheid wordt ingediend, op verzoek van ten minste een vierde van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag het voorstel toekomen aan alle leden van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Donaucommissie alsmede alle Verdragsluitende Staten en roept de depositaris een conferentie bijeen die uitsluitend tot doel heeft de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen te wijzigen of de in artikel 28 genoemde rekeneenheid te vervangen door een andere rekeneenheid.*
2. *De conferentie wordt op haar vroegst zes maanden na de dag van indiening van het voorstel bijeengeroepen.*
3. *Alle Verdragsluitende Staten bij dit Verdrag zijn bevoegd aan de conferentie deel te nemen, ongeacht of zij lid zijn van de in het eerste lid genoemde organisaties.*

4. Besluiten tot wijziging worden genomen met tweederde meerderheid van de Verdragsluitende Staten bij het Verdrag die bij de conferentie aanwezig zijn en deelnemen aan de stemming, mits ten minste de helft van de Verdragsluitende Staten bij de stemming aanwezig zijn.
5. Bij de beraadslaging over de wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen houdt de conferentie rekening met de uit schadegevallen afkomstige ervaringen en in het bijzonder met de omvang van de daaruit ontstane schade, waardeveranderingen van valuta alsmede de gevolgen van de voorziene wijziging voor de kosten van verzekering.
6. a. Een wijziging van de bedragen op grond van dit artikel kan op zijn vroegst vijf jaar na de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld en op zijn vroegst vijf jaar na de dag van inwerkingtreding van een eerdere wijziging op grond van dit artikel in behandeling worden genomen.  
b. Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen plus 6 procent per jaar, berekend volgens het principe van rente op rente vanaf de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld.  
c. Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met het drievoudige van de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen.
7. De depositaris stelt alle Verdragsluitende Staten in kennis van elke wijziging waartoe overeenkomstig het vierde lid besloten is. De wijziging geldt na afloop van een termijn van achttien maanden na de datum van de kennisgeving als zijnde aangenomen, tenzij binnen deze termijn ten minste een vierde van de Staten die ten tijde van de beslissing inzake de wijziging Verdragsluitende Staten waren, de depositaris hebben medegedeeld dat zij de wijziging niet aannemen; in dit geval is de wijziging afgewezen en wordt zij niet van kracht.
8. Een wijziging die overeenkomstig het zevende lid als zijnde aangenomen geldt, treedt achttien maanden na de aanneming ervan in werking.
9. Alle Verdragsluitende Staten worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit Verdrag overeenkomstig artikel 35 uiterlijk zes maanden voor de inwerkingtreding van de wijziging opzeggen. De opzegging wordt van kracht met de inwerkingtreding van de wijziging.
10. Indien tot een wijziging is besloten en de termijn van achttien maanden voor de aanneming ervan niet is verstreken, wordt een Staat die tijdens deze termijn een Verdragsluitende Staat wordt, door de wijziging gebonden, indien deze in werking treedt. Een Staat die na deze termijn Verdragsluitende Staat wordt, wordt door een overeenkomstig het zevende lid aanvaarde wijziging gebonden. In de in dit lid genoemde gevallen wordt een Staat door een wijziging gebonden, zodra deze wijziging in werking treedt of zodra dit Verdrag voor deze Staat in werking treedt, indien dit later is.

#### Artikel 38. Depositaris

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de regering van de Republiek Hongarije.
2. De depositaris:
  - a. doet alle Staten die hebben deelgenomen aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, dit Verdrag toekomen in de officiële taalversie die op de Conferentie nog niet voorhanden was, ter controle van deze versie;
  - b. brengt alle onder letter a genoemde Staten op de hoogte van ingediende voorstellen tot wijziging van de overeenkomstig letter a toegezonden tekst;
  - c. stelt de dag vast waarop alle taalversies van dit Verdrag onderling moeten zijn afgestemd en dienen te worden beschouwd als zijnde authentiek;
  - d. deelt alle onder letter a genoemde Staten de overeenkomstig letter c vastgestelde dag mee;
  - e. doet alle Staten die een uitnodiging hebben ontvangen voor deelname aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, en die welke dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden gewaarmerkte afschriften toekomen van dit Verdrag;
  - f. brengt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden op de hoogte van:

- i. elke nieuwe ondertekening, elke kennisgeving en elke daarbij afgelegde verklaring onder vermelding van de datum van de ondertekening, kennisgeving of verklaring;*
  - ii. de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;*
  - iii. elke opzegging van dit Verdrag onder vermelding van de datum waarop deze van kracht wordt;*
  - iv. elke wijziging waartoe overeenkomstig de artikelen 36 en 37 van dit Verdrag is besloten, onder vermelding van de datum van inwerkingtreding;*
  - v. elke mededeling op grond van een bepaling van dit Verdrag.*
- 3. Na de inwerkingtreding van dit Verdrag doet de depositaris het Secretariaat van de Verenigde Naties een gewaarmerkt afschrift van dit Verdrag toekomen ter registratie en publicatie in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.*

**6.496.** Artikel 30 van het CMNI-Verdrag bepaalt dat elke verdragsluitende Staat de mogelijkheid heeft om te verklaren dat het verdrag niet van toepassing zal zijn op vervoerovereenkomsten waarbij gebruik wordt gemaakt van bepaalde op zijn grondgebied gelegen waterwegen waarop geen internationaal scheepvaartregime van toepassing is en die geen verbinding vormen tussen dergelijke internationale waterwegen. België heeft dit niet gedaan nu het hoofdzakelijk als transitland fungeert<sup>336</sup>.

**6.497.** Overeenkomstig artikel 31 van het CMNI-Verdrag kunnen de verdragsluitende Staten verklaren dat zij het Verdrag eveneens zullen toepassen op zuiver nationaal vervoer van goederen over de binnenwateren (art. 31, a)) en op vervoer om niet (art. 31, b)).

Van de eerste mogelijkheid heeft België geen gebruik gemaakt omdat de nationale Binnenbevrachtingswet meer aangelegenheden regelt dan het loutere vervoer van goederen over de binnenwateren, en niet zonder meer door het CMNI-Verdrag kon worden vervangen. In de Memorie van Toelichting bij de instemmingswet wordt echter uitdrukkelijk aangegeven dat de Binnenbevrachtingswet slechts van aanvullend recht is, zodat partijen er contractueel voor kunnen opteren het CMNI-Verdrag toch op een binnenlands vervoer over de binnenwateren toepasselijk te maken<sup>337</sup>. Dientengevolge bestaan momenteel twee regelingen naast elkaar: een aanvullende, nationale regeling voor het binnenlandse vervoer (de Binnenbevrachtingswet), en een dwingende, internationale regeling (het CMNI-Verdrag) voor het internationale vervoer.

Evenmin heeft België het CMNI-Verdrag van toepassing verklaard op vervoer om niet.

**6.498.** Ten slotte voorziet artikel 32 van het CMNI-Verdrag in de mogelijkheid dat een verdragsluitende Staat een ontheffing van aansprakelijkheid voor navigatiefout invoert.

België heeft dit niet gedaan omdat ook Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland dergelijke verklaring niet hebben afgelegd, of niet de intentie hadden om dit te doen, waardoor de bedoelde verklaring door België zonder zin zou zijn geweest<sup>338</sup>. Wel dient opgemerkt dat een gelijkaardige ontheffing nog steeds voorkomt in het suppletieve artikel 32 van de Binnenbevrachtingswet<sup>339</sup>, en dit zelfs na een recente wetswijziging<sup>340</sup>. Die nationale ontheffingsgrond lijkt echter, gelet op het

<sup>336</sup> *Parl.St.* Senaat, 2007-08, nr. 4-541/1, 5.

<sup>337</sup> *Parl.St.* Senaat, 2007-08, nr. 4-541/1, 5-6.

<sup>338</sup> *Parl.St.* Senaat, 2007-08, nr. 4-541/1, 6.

<sup>339</sup> *Parl.St.* Senaat, 2007-08, nr. 4-541/1, 6.

<sup>340</sup> Zie art. 7 Wet 6 mei 2009 houdende diverse bepalingen, *B.S.* 19 mei 2009. Voor een korte bespreking van deze wetswijziging, zie De Decker, M., "CMNI, CDNI en het vernieuwde Belgische binnenvaartvervoerrecht", in LA Huybrechts, (141), 161-163.

dwingende karakter van de in het CMNI-Verdrag opgenomen aansprakelijkheidsregeling, enkel nog relevantie te hebben voor het binnenlands transport<sup>341</sup>.

**6.499.** Het CMNI-Verdrag is van toepassing op overeenkomsten, ongeacht hoe deze worden aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt om tegen betaling van een vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren (art. 1). Rompbevrachtingsovereenkomsten en bevrachtingsovereenkomsten "om te liggen" vallen hier niet onder en kunnen dus in de nationale wetgeving worden geregeld.

Ook materies als de laad- en lostijden, de liggelden en de berekening van de vrachten worden niet in het CMNI-Verdrag geregeld en blijven dus nationale materie.

#### C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

##### - DUITSLAND

**6.500.** Het CMNI-Verdrag werd door Duitsland geratificeerd op 10 juli 2007. Aangezien Duitsland geen verklaring aflegde overeenkomstig artikel 31 van het CMNI-Verdrag, is dit laatste, zoals in België, enkel van toepassing op het internationaal goederenvervoer<sup>342</sup>.

Duitsland legde evenmin verklaringen af overeenkomstig de artikelen 30 en 32 van het CMNI-Verdrag<sup>343</sup>.

**6.501.** Op zuiver nationale vervoerovereenkomsten voor vervoer van goederen over de binnenwateren, d.w.z. vervoerovereenkomsten waarbij zowel de laadhaven of plaats van inontvangstneming als de loshaven of plaats van aflevering binnen het Duitse grondgebied liggen, is het CMNI-Verdrag niet van toepassing. Hetzelfde geldt voor vervoer om niet.

Op dergelijke vervoerovereenkomsten is het Duitse nationale recht van toepassing. De relevante bepaling bevindt zich in het *Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt* (*Binnenschifffahrtsgesetz*) en luidt als volgt:

#### Vierter Abschnitt Frachtgeschäft. Schiffsüberlassungsverträge

##### § 26

*Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Binnengewässern finden die Vorschriften des Vierten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs Anwendung.*

De Duitse wetgeving bevat m.a.w. geen bijzondere bepalingen m.b.t. binnenvaartvervoer.

M.b.t. de bevrachting van binnenschepen bepaalt § 27 van het *Binnenschifffahrtsgesetz*:

##### § 27

*(1) Auf den Vertrag über die Vermietung eines Binnenschiffs sind die §§ 553 bis 556 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.*

<sup>341</sup> Zie De Decker, M., "CMNI, CDNI en het vernieuwde Belgische binnenvaartvervoerrecht", in LA Huybrechts, (141), 161.

<sup>342</sup> Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode, Drucksache 16/3225, 02.11.2006, 47-48.

<sup>343</sup> Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode, Drucksache 16/3225, 02.11.2006, 47-48.



*(2) Auf den Vertrag über die Überlassung eines Binnenschiffs mit Besatzung auf Zeit zum Zwecke der Beförderung von Gütern oder Personen oder der Erbringung anderer vereinbarter Leistungen durch denjenigen, der das Schiff zur Verfügung stellt, sind die §§ 557 bis 569 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.*

Ook in dit verband wordt dus verwezen naar het zeerecht (zoals het in 2013 werd gewijzigd).

- ENGELAND

**6.502.** In Engeland lijkt m.b.t. vervoerovereenkomsten voor vervoer van goederen over de binnenwateren geen specifieke regelgeving te gelden<sup>344</sup>.

Het Verenigd Koninkrijk is geen partij bij het CMNI-Verdrag. De reden hiervoor is dat internationaal vervoer van goederen over de binnenwateren in het Verenigd Koninkrijk *de facto* onmogelijk is. Internationaal vervoer van goederen over water impliceert, wat het Verenigd Koninkrijk betreft, steeds vervoer van goederen over zee<sup>345</sup>.

- FRANKRIJK

**6.503.** Het CMNI-Verdrag werd door Frankrijk geratificeerd op 11 mei 2007. Frankrijk legde geen verklaringen af overeenkomstig de artikelen 30, 31 of 32 van het CMNI-Verdrag<sup>346</sup>.

De Franse bepalingen met betrekking tot de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren bevinden zich in de Franse *Code des transports*. De algemene bepalingen die van toepassing zijn op alle soorten van vervoerovereenkomsten, dus ook op vervoerovereenkomsten voor vervoer van goederen over de binnenwateren, zijn te vinden in Hoofdstuk 2 (*Les contrats de transport de marchandises*) van Titel 3 (*L'exécution des opérations de transport*) van Boek 4 (*Les conditions d'exercice des professions de transport*) van Deel 1 (*Dispositions communes*) van het wetgevende deel van de *Code des transports*. De relevante bepalingen luiden als volgt:

Section 1 : Obligations générales

Article L1432-1

*Les dispositions des articles L. 133-1 à L. 133-9 du code de commerce s'appliquent aux contrats de transports routiers, fluviaux et aériens.*

Article L1432-2

*Tout contrat de transport public de marchandises précise :*

- 1° La nature et l'objet du transport ;*
- 2° Les modalités d'exécution du service tant en ce qui concerne le transport proprement dit que les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés ;*
- 3° Les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire ;*
- 4° Le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.*

<sup>344</sup> Harris, B., *Ridley's law of the carriage goods by land sea and air*, Londen, Thomson Reuters, 2010, 143.

<sup>345</sup> Harris, B., *Ridley's law of the carriage goods by land sea and air*, o.c., 144.

<sup>346</sup> Assemblée Nationale, Douzième Législature, nr. 3668, 11-12; zie ook art. L4453-1 van de *Code des Transports*.

#### Article L1432-3

*Les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2 sont définis par une convention écrite conforme aux dispositions législatives régissant les contrats et, le cas échéant, aux dispositions impératives issues des conventions internationales.*

#### Article L1432-4

*A défaut de convention écrite et sans préjudice de dispositions législatives régissant les contrats, les rapports entre les parties sont, de plein droit, ceux fixés par les contrats-types prévus à la section 3.*

#### Article L1432-5

*Sans préjudice des dispositions impératives issues des conventions internationales et à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2, les clauses des contrats types prévus à la section 3 s'appliquent de plein droit aux contrats de transport international.*

#### Article L1432-6

*Les obligations particulières découlant, le cas échéant, du présent chapitre figurent, en ce qui concerne les contrats de transports routiers de marchandises, aux chapitres Ier à IV du titre II du livre II de la troisième partie, en ce qui concerne les contrats de transport fluvial de marchandises au titre V du livre IV de la quatrième partie, en ce qui concerne le transport aérien de marchandises à la section 1 du chapitre II du titre II du livre IV de la sixième partie.*

### Section 2 : Contrat de commission de transport

[...]

### Section 3 : Les contrats types

#### Article L1432-12

*Les clauses des contrats types de transport de marchandises et des contrats types de commission de transport sont établies par voie réglementaire.*

### Section 4 : Sous-traitance

#### Article L1432-13

*Les dispositions de la loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance sont applicables aux opérations de transport. Dans ce cas, le donneur d'ordre initial est assimilé au maître d'ouvrage et le transporteur qui fait appel à un transporteur sous-traitant est assimilé à l'entrepreneur principal.*

### Section 5 : Conditions de règlement

#### Article L1432-14

*Les délais de paiement particuliers applicables au transporteur routier de marchandises, au loueur de véhicules avec ou sans conducteur, au commissionnaire de transport, au transitaire, à l'agent de fret maritime et aérien, au courtier de fret et au commissionnaire en douane sont énoncés à l'article L. 441-6 du code de commerce.*

**6.504.** In artikel L1432-1 wordt verwezen naar de artikelen L. 133-1 à L. 133-9 van de *Code de Commerce*. Deze bepalingen, welke zich bevinden in Hoofdstuk 3 (*Des transporteurs*) van de derde Titel (*Des courtiers, des commissionnaires, des transporteurs, des agents commerciaux et des vendeurs à domicile*

*indépendants*), van het eerste Boek (*Du commerce en général*) van de wettelijke bepalingen van de *Code de commerce*, luiden als volgt:

#### Article L133-1

*Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors les cas de la force majeure. Il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure. Toute clause contraire insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle.*

#### Article L133-2

*Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard.*

#### Article L133-3

*La réception des objets transportés éteint toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle si dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. Si dans le délai ci-dessus prévu il est formé une demande d'expertise en application de l'article L. 133-4, cette demande vaut protestation sans qu'il soit nécessaire de procéder comme il est dit au premier alinéa. Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.*

#### Article L133-4

*En cas de refus des objets transportés ou présentés pour être transportés, ou de contestation de quelque nature qu'elle soit, sur la formation ou l'exécution du contrat de transport, ou à raison d'un incident survenu au cours même et à l'occasion du transport, l'état des objets transportés ou présentés pour être transportés et, en tant que de besoin, leur conditionnement, leur poids, leur nature, etc., sont vérifiés et constatés par un ou plusieurs experts nommés par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président du tribunal d'instance et par ordonnance rendue sur requête. Le requérant est tenu, sous sa responsabilité, d'appeler à cette expertise, même par simple lettre recommandée ou par télégramme, toutes parties susceptibles d'être mises en cause, notamment l'expéditeur, le destinataire, le voiturier et le commissionnaire, et les experts doivent prêter serment, sans formalité d'audience, devant le juge qui les a commis ou devant le juge du tribunal d'instance où ils procèdent. Toutefois, en cas d'urgence, le juge saisi de la requête peut dispenser de l'accomplissement de tout ou partie des formalités prévues au présent alinéa. Mention est faite de cette dispense dans l'ordonnance. Le dépôt ou séquestre des objets en litige, et ensuite leur transport dans un dépôt public, peut être ordonné. La vente peut en être ordonnée jusqu'à concurrence des frais de voiture ou autres déjà faits. Le juge attribue le produit de la vente à celle des parties qui a fait l'avance desdits frais.*

#### Article L133-5

*Sans préjudice des dispositions prévues par le code des transports, les dispositions contenues dans le présent chapitre sont applicables aux transporteurs routiers, fluviaux et aériens.*

#### Article L133-6

*Les actions pour avaries, pertes ou retards, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 1269 du code de procédure civile, sont prescrites dans le délai d'un an. Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.*

*Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois. Cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.*

*Dans le cas de transports faits pour le compte de l'Etat, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif.*

#### Article L133-7

*Le voiturier a privilège sur la valeur des marchandises faisant l'objet de son obligation et sur les documents qui s'y rapportent pour toutes créances de transport, même nées à l'occasion d'opérations antérieures, dont son donneur d'ordre, l'expéditeur ou le destinataire restent débiteurs envers lui, dans la mesure où le propriétaire des marchandises sur lesquelles s'exerce le privilège est impliqué dans lesdites opérations.*

*Les créances de transport couvertes par le privilège sont les prix de transport proprement dits, les compléments de rémunération dus au titre de prestations annexes et d'immobilisation du véhicule au chargement ou au déchargement, les frais engagés dans l'intérêt de la marchandise, les droits, taxes, frais et amendes de douane liés à une opération de transport et les intérêts.*

#### Article L133-8

*Seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite.*

#### Article L133-9

*Sans préjudice des articles L. 121-95 et L. 121-96 du code de la consommation, les dispositions des articles L. 133-1 à L. 133-8 relatives au voiturier s'appliquent aux entreprises de transport de déménagement dès lors que la prestation objet du contrat de déménagement comprend pour partie une prestation de transport.*

**6.505.** De specifieke bepalingen over overeenkomsten voor vervoer van goederen over de binnenwateren bevinden zich in Titel 5 (*Contrats relatifs au transport de marchandises*) van Boek 4 (*Le transport fluvial*) van Deel 4 (*Navigation intérieure et transport fluvial*) van het wetgevende deel van de *Code des transports*. De bedoelde bepalingen luiden als volgt:

### Chapitre Ier : Le contrat de transport

#### Article L4451-1

*Les chargeurs et les transporteurs fluviaux de marchandises ont le libre choix entre trois types de contrats :*

*1° Des contrats à temps ;*

*2° Des contrats au tonnage ;*

*3° Des contrats de voyages simple ou multiples.*

#### Article L4451-2

*Le contrat à temps est celui par lequel le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent fixée à la journée.*

*Le contrat au tonnage est celui par lequel le transporteur s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.*

*Le contrat de voyage simple est celui par lequel le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.*

#### Article L4451-3

*Le prix du transport inclut les charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport.*

#### Article L4451-4

*Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.*

#### Article L4451-5

*A défaut d'accord entre les parties sur les modalités de la révision effectuée conformément aux dispositions de l'article L. 4451-4, le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant déterminées dans le contrat la variation de l'indice des prix à la consommation du fioul domestique publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.*

#### Article L4451-6

*A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies à l'article L. 4451-4, celles-ci sont déterminées au jour de la commande par référence à la part moyenne que représentent les charges de carburant dans le prix d'une opération de transport. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant ainsi identifiées la variation de l'indice mentionné à l'article L. 4451-3 sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.*

*Les modalités de détermination de la part moyenne des charges de carburant intervenant dans l'établissement du prix d'une opération de transport sont précisées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie.*

### Chapitre II : Contrat de sous-traitance

#### Article L4452-1

*Le transporteur peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur de marchandises par bateau.*

*Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises mentionnées à la section 1 du chapitre II du titre III du livre VI de la première partie.*

### Chapitre III : Dispositions communes aux contrats de transport et de sous-traitance

#### Article L4453-1

*Le contrat de transport international de marchandises par voie fluviale est régi par la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite le 22 juin 2001 et, en tant qu'elles n'y sont pas contraires, par les dispositions des articles L. 1432-2, L. 1432-3 et L. 1432-12.*

### Chapitre IV : Contrat de location d'un bateau de marchandises

#### Article L4454-1

*Le contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage comporte des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi de l'équipage et dans l'exécution des opérations de transport.*

#### Article L4454-2

*Les articles L. 4451-4 à L. 4451-6 et L. 4463-3 sont applicables aux contrats de location d'un bateau de marchandises avec équipage.*

Artikel L4453-1 bepaalt uitdrukkelijk dat het CMNI-Verdrag slechts van toepassing is op internationaal vervoer van goederen over de binnenwateren.

**6.506.** Opmerkelijk in de Franse bepalingen met betrekking tot vervoerovereenkomsten voor vervoer van goederen over de binnenwateren is dat op het niet naleven van enkele bepalingen strafsancities van toepassing zijn. Deze bepalingen, die zijn te vinden in Titel 6 (*Contrôle et dispositions pénales*) van Boek 4 (*Le transport fluvial*) van Deel 4 (*Navigation intérieure et transport fluvial*) van het wetgevendende deel van de *Code des transports*, luiden als volgt:

#### Article L4463-2

*Est puni de 15 000 € d'amende le fait pour tout prestataire de transport public fluvial de marchandises, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers des bateaux, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.*

#### Article L4463-3

*Est punie de 15 000 € d'amende la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur fluvial, des obligations résultant pour lui de l'application des articles L. 4451-4 à L. 4451-6.*

**6.507.** Alle voornoemde bepalingen worden verder uitgewerkt in het reglementaire deel van de *Code des transports*. De relevante bepalingen zijn terug te vinden in Titel 5 (*Contrats relatifs au transport de marchandises*) van Boek 4 (*Le transport fluvial*) van Deel 4 (*Navigation intérieure et transport fluvial*) van het reglementaire deel van de *Code des transports*, en luiden als volgt:

### Chapitre Ier : Le contrat de transport Section 1 : Dispositions générales

#### Article D4451-1

*Le chargement et le déchargement ne sont considérés comme terminés que lorsque le transporteur a reçu à bord la lettre de voiture avec ou sans réserve, dûment signée de l'expéditeur ou du destinataire ou de leur mandataire.*

*La lettre de voiture, accompagnant obligatoirement le chargement, doit être conforme à un modèle type fixé par arrêté du ministre chargé des transports.*

### Section 2 : Contrats types

#### Article D4451-2

*Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet de mettre à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre un ou plusieurs bateaux et leur équipage pour une durée déterminée, dit " contrat à temps ", mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.*

#### Article D4451-3

*Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet le transport d'un tonnage déterminé, dit " contrat au tonnage ", mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.*

#### Article D4451-4

*Le contrat type pour les transports fluviaux de marchandises ayant pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, dit " contrat de voyages simple ou multiples ", mentionné aux articles L. 4451-1 et L. 4451-2, figure en annexe au présent livre.*

### Chapitre II : Contrats de sous-traitance

#### Article D4452-1

*Le contrat ayant pour objet de sous-traiter un transport fluvial de marchandises, dit " contrat de sous-traitance ", mentionné à l'article L. 4452-1, prend obligatoirement la forme d'un des contrats de transport mentionnés à l'article L. 4451-1.*

#### Article D4452-2

*Le contrat type pour le contrat de sous-traitance mentionné à l'article D. 4452-1 figure en annexe au présent livre.*

**6.508.** Interessant in het Franse systeem is verder dat indien partijen geen schriftelijke overeenkomst opstelden, standaardcontracten (*contrats-types*) van toepassing worden (art. L1432-4) Deze standaardcontracten luiden als volgt:

#### Article Annexe à l'article D4451-2

### CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-2, DIT " CONTRAT À TEMPS "

#### Article 1er

##### Objet et domaine d'application du contrat à temps

*Le présent contrat a pour objet de mettre à disposition exclusive d'un donneur d'ordre, pour une période déterminée, un bateau propriété ou mis à disposition d'un entrepreneur de transport et conduit par lui-même ou son préposé.*

*Cette mise à disposition a pour but le transport des marchandises qui lui sont confiées par le donneur d'ordre.*

*Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports.*

*Il s'applique de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2.*

#### Article 2

##### Définitions

##### 2.1. Donneur d'ordre.

*On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport vis-à-vis de l'entrepreneur de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire.*

##### 2.2. Mandataire.

*Le donneur d'ordre peut être représenté par un mandataire. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre l'entrepreneur de transport des droits attachés aux interventions de son mandataire.*

##### 2.3. Durée du contrat.

*Le contrat prend fin à la date convenue par les parties ou à la fin du dernier voyage en cours à cette date. Toutefois, si ce dernier voyage compromet la réalisation d'engagements pris antérieurement par l'entrepreneur*

de transport, ce dernier peut refuser ledit voyage. Dans ce cas, le contrat prend fin à la date demandée de chargement de ce dernier transport.

#### 2.4. Unité de charge.

Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la remise à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.

#### 2.5. Jours non ouvrables.

Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si l'entrepreneur de transport en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.

#### 2.6. Mise à quai.

Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures-24 heures) auxquelles l'entrepreneur de transport s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.

#### 2.7. Poste d'attente.

Endroit désigné à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.

#### 2.8. Comptage.

Dénombrement contradictoire des colis ou unités de charge embarqués et débarqués, au moment de l'embarquement et du débarquement.

#### 2.9. Jaugeage.

Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.

#### 2.10. Freinte de route.

Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume de la marchandise, inhérente à la nature de celle-ci, constitue une freinte de route.

#### 2.11. Temps conventionnel de parcours.

Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.

### Article 3

#### Données nécessaires à l'exécution du contrat

##### 3.1. Données fournies par le donneur d'ordre.

Il incombe au donneur d'ordre de fournir à l'entrepreneur de transport les indications suivantes :

- les dates de prise d'effet et de fin du contrat ;
- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire ;
- la ou les voies empruntées, en précisant les points ou zones de chargement et de déchargement sur la ou les voies empruntées ;
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement qui doivent être compatibles avec les caractéristiques des bateaux ;
- la nature des marchandises, leurs caractéristiques de volume et leurs dimensions, leur caractère périssable ou dangereux et les précautions à prendre pour leur transport ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;
- le poids de la marchandise, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre ou du destinataire ;
- le nombre de colis et/ ou d'unités de charge, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradic-



toirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire ;

- toute autre modalité d'exécution du contrat.

Le donneur d'ordre doit également informer l'entrepreneur de transport des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.

Il supporte vis-à-vis de l'entrepreneur de transport toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de lui laisser ignorer le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.

### 3.2. Données fournies par l'entrepreneur de transport.

Il incombe à l'entrepreneur de transport de fournir au donneur d'ordre, au plus tard au moment de la conclusion du contrat, les caractéristiques techniques du bateau qu'il met à sa disposition (longueur, largeur, dimensions utiles des cales, tirant d'air, tirant d'eau, port en lourd aux enfoncements communs, cubage, puissance moteur [CV ou kW]) ainsi que la liste des voies d'eau sur lesquelles le bateau est autorisé à naviguer avec et sans pilote et les éventuelles habilitations de l'entrepreneur de transport et du bateau.

## Article 4

### Matériel de transport

L'entrepreneur de transport s'engage à effectuer les transports qui lui seront confiés à l'aide de matériel en bon état de navigabilité et de propreté, conforme aux réglementations en vigueur, et à le maintenir dans cet état pendant toute la durée du contrat, le donneur d'ordre pouvant exiger que les documents attestant de la conformité avec lesdites réglementations lui soient présentés.

## Article 5

### Rémunération de la prestation liée à l'exécution du contrat

#### 5.1. Nature du prix.

Les prix sont fixes pour la durée du contrat.

#### 5.2. Eléments du prix.

Sont prises en considération pour le calcul du prix les charges fixes résultant de la mise à disposition du ou des bateaux utilisés et de l'équipage ainsi que les charges variables liées à l'exécution des transports. Le prix n'est pas exprimé en fonction du tonnage transporté.

Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.

Les prestations supplémentaires ou annexes, les péages et redevances maritimes ainsi que la prime d'assurance responsabilité du transporteur s'ajoutent à ce fret principal.

Les modalités exactes du calcul du prix, le débiteur et l'unité de temps prise en compte pour les règlements sont indiqués au plus tard au moment de la conclusion du contrat.

En contrepartie de la perception du prix tel que défini au présent article, l'entrepreneur de transport n'est tenu qu'à la fourniture du bateau, de son équipage et au transport de la marchandise entre les ports désignés à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe, et à l'intérieur de l'amplitude horaire de navigation fixée par les règlements particuliers de police des voies empruntées et des horaires de travail fixés par le règlement des installations de chargement et de déchargement.

#### 5.3. Prestations supplémentaires ou annexes.

Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par l'entrepreneur de transport sont rémunérées en sus du prix et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :

- les frais de chargement et de déchargement ;
- les frais d'arrimage ;
- les frais de relevé d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;
- l'indemnité de comptage des colis ;
- l'indemnité de bâchage et de débâchage ;
- le coût de la protection particulière des marchandises ;
- les frais d'assurance de la marchandise ;
- les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;
- les frais de pilotage maritime ;
- l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 13.

Tous ces prix sont exprimés hors taxes.

## Article 6

### Modalités de paiement

*La rémunération de l'entrepreneur de transport telle que définie à l'article 5 est exigible par mois.*

*A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture de l'entrepreneur de transport présentée par mois. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.*

## Article 7

### Modification du contrat

*Toute instruction nouvelle du donneur d'ordre par rapport aux dispositions convenues à l'article 3.1 donne lieu à ajustement du contrat.*

## Article 8

### Résiliation du contrat

*La résiliation du contrat avant sa date d'échéance peut intervenir à tout moment à la demande de l'une ou l'autre des parties moyennant le respect d'un préavis de cinq jours par mois du contrat initial, notifié par écrit avec accusé de réception.*

*Dans ce cas, la partie à l'origine de la résiliation devra verser à l'autre partie une indemnité égale à 50 % de la rémunération prévue par le contrat initial pour la période restant à couvrir.*

## Article 9

### Assurances

*L'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurance.*

*La prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires.*

*A défaut de déclaration de valeur des marchandises, l'entrepreneur de transport assure sa responsabilité au niveau des limitations prévues à l'article 17.1.*

## Article 10

### Documents de transport

*Sur la base des indications mentionnées à l'article 3 et fournies par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, il est établi un document de transport qui matérialise l'accord des parties.*

*Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis à l'entrepreneur de transport dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées de l'entrepreneur de transport, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.*

*L'entrepreneur de transport remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture (primatum) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement et éventuellement les réserves motivées au déchargement.*

## Article 11

### Conditionnement, emballage et étiquetage des marchandises

*Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :*

- pour le personnel navigant ou de manutention ;*
- pour le bateau ;*
- pour les marchandises transportées ;*
- pour les tiers.*

*Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.*

*Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.*

*L'absence de réserves portées sur le document de transport par l'entrepreneur de transport se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.*

## Article 12

### Chargement, arrimage, conservation de la marchandise, protection contre les intempéries, déchargement

#### 12.1. Chargement, calage, arrimage.

*L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. L'entrepreneur de transport est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ou de faire surveiller ces opérations.*

*Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, l'entrepreneur de transport demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.*

#### 12.2. Conservation de la marchandise.

*L'entrepreneur de transport procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.*

*En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, l'entrepreneur de transport peut refuser la prise en charge des marchandises.*

*L'entrepreneur de transport est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement. Le visa ne vaut pas acceptation de la validité des réserves, mais constat de leur existence.*

*L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part de l'entrepreneur de transport à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.*

*En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, l'entrepreneur de transport s'assure en liaison avec le donneur d'ordre que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.*

#### *12.3. Protection contre les intempéries.*

*Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autre que la couverture par écoutilles. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par l'entrepreneur de transport. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider l'entrepreneur de transport à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.*

*Toutefois, l'entrepreneur de transport n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.*

#### *12.4. Déchargement.*

*Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombés sur le bateau lors de leur manutention. L'entrepreneur de transport est tenu de surveiller ces opérations.*

### **Article 13**

#### **Conditions d'accès aux lieux de chargement et de déchargement**

*L'entrepreneur de transport doit se tenir et tenir le bateau à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement des installations de chargement ou de déchargement. L'entrepreneur de transport a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des horaires ainsi fixés.*

*Par ailleurs, il est tenu de se conformer aux règles internes de sécurité et d'exploitation définies par le donneur d'ordre ou son représentant pour les installations de chargement, et par le destinataire désigné pour les installations de déchargement et qui lui ont été communiquées.*

### **Article 14**

#### **Empêchement au transport**

*Si, pour un motif quelconque, l'exécution du ou des transports est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, l'entrepreneur de transport est tenu d'en informer immédiatement le donneur d'ordre. Si le motif de l'inexécution est imputable à l'entrepreneur de transport, ce dernier est tenu, sauf avis contraire du donneur d'ordre, de fournir le matériel de remplacement ou, s'il ne le peut, de supporter l'écart de prix résultant pour le donneur d'ordre du recours à d'autres moyens d'acheminement des marchandises.*

*Toutefois, si le motif de l'inexécution est extérieur à l'entreprise de transport, l'entrepreneur de transport est tenu de demander au donneur d'ordre des instructions et, en leur absence, de veiller au mieux à la sauvegarde des marchandises.*

### **Article 15**

#### **Délais de route**

*Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.*

*L'entrepreneur de transport doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.*

*Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 18, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.*

## Article 16

### Empêchement à la livraison

*La livraison est effectuée à la personne désignée destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.*

*Chaque déchargement effectué dans le cadre du contrat de transport met fin à la responsabilité encourue par l'entrepreneur de transport à l'égard des marchandises transportées.*

*Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être remises au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.*

*En cas d'empêchement à la livraison, l'entrepreneur de transport est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures, et d'attendre ses instructions.*

*A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre, l'entrepreneur de transport est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs.*

## Article 17

### Indemnités pour pertes et avaries

#### Déclaration de valeur. - Freinte de route.

#### 17.1. Limitation d'indemnités pour pertes et avaries.

*L'entrepreneur de transport est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise.*

*Cette indemnité ne peut excéder 762 €/par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou à défaut tolérée dans les limites énoncées à l'article 17.3 ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.*

#### 17.2. Déclaration de valeur.

*Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 17.1.*

*Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée à l'entrepreneur de transport avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture ou sur le document en tenant lieu.*

#### 17.3. Freinte de route.

*La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.*

*L'entrepreneur de transport est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.*

*A défaut d'une telle mention, l'entrepreneur de transport est responsable du dépassement des tolérances suivantes :*

*2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;*

*1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.*

## Article 18

### Indemnisation pour retard à la livraison

*En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait de l'entrepreneur de transport, celui-ci est tenu de supporter une indemnité déterminée aux conditions du contrat ramenées à la journée et appliquée au nombre de jours de retard.*

*Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée à l'entrepreneur de transport avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.*

*Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 17.1.*

## Article 19

### Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

*Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :*

- l'entrepreneur de transport ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;*
- la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.*

## Article 20

### Réglementations particulières

*En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir à l'entrepreneur de transport tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.*

*Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.*

## Article 21

### Sous-traitance

*L'entrepreneur de transport peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, sauf avis contraire du donneur d'ordre.*

*L'entrepreneur de transport porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.*

## Article Annexe à l'article D4451-3

### CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-3, DIT " CONTRAT AU TONNAGE "

## Article 1er

### Objet et domaine d'application du contrat au tonnage

*Le présent contrat a pour objet le transport, par un entrepreneur de transport public fluvial, de marchandises, moyennant un prix fixé à la tonne. Il porte sur une durée maximale et un tonnage déterminés.*

*Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports.*

*Il s'applique de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2.*

## Article 2

### Définitions

#### 2.1. Donneur d'ordre.

*On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport vis-à-vis de l'entrepreneur de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire.*

#### 2.2. Mandataire.

*Le donneur d'ordre peut être représenté par un mandataire. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre l'entrepreneur de transport des droits attachés aux interventions de son mandataire.*

#### 2.3. Unité de charge.

*Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la remise à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.*

#### 2.4. Jours non ouvrables.

*Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si l'entrepreneur de transport en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.*

#### 2.5. Mise à quai.

*Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures-24 heures) auxquelles l'entrepreneur de transport s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.*

#### 2.6. Poste d'attente.

*Endroit désigné à l'entrepreneur de transport par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires, pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.*

#### 2.7. Escale.

*Constitue une escale tout point intermédiaire où le bateau s'arrête pour charger ou décharger une partie de sa cargaison pour un même donneur d'ordre, à condition que la distance entre deux points de chargement ou de déchargement successifs soit supérieure à 500 mètres, ou que le déplacement comporte un franchissement d'ouvrage, ou qu'il y ait un changement de navire.*

#### 2.8. Comptage.

*Dénombrement contradictoire des colis embarqués et débarqués au moment de l'embarquement et du débarquement.*

#### 2.9. Jaugeage.

*Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.*

#### 2.10. Freinte de route.

*Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume de la marchandise, inhérente à la nature de celle-ci, constitue une freinte de route.*

#### 2.11. Temps conventionnel de parcours.

*Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Ce tableau tient compte des vitesses pratiques, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.*

#### 2.12. Délai de planche.

*Délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale, une unité fluviale pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément au chargement ou au déchargement.*

*2.13. Surestaries.*

*Indemnité payée à l'entrepreneur de transport, notamment en cas de dépassement du délai de planche.*

*2.14. Tonnage.*

*Le tonnage contractuel global à transporter est assorti d'une fourchette de 10 % en plus ou en moins fixant un tonnage minimum et un tonnage maximum.*

*2.15. Programmation.*

*Le tonnage contractuel global à transporter est assorti d'une programmation à laquelle s'applique la fourchette définie à l'article 2.14 et qui répartit pro rata temporis la quantité de marchandises à transporter.*

*2.16. Prise d'effet du contrat.*

*Le contrat prend effet le jour de l'accord des deux parties.*

### **Article 3**

#### **Données relatives à l'exécution du transport**

*3.1. Il incombe au donneur d'ordre de fournir à l'entrepreneur de transport les indications suivantes :*

*a) Au plus tard au moment de la conclusion du contrat :*

- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, si du moins le nom de ce dernier est connu ;*
- les points ou zones de chargement et de déchargement, y compris les escales éventuelles ;*
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement ;*
- la nature de la marchandise, ses caractéristiques de volume et ses dimensions, son caractère dangereux et les précautions à prendre pour son transport ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;*
- le prix du transport fixé à la tonne et le débiteur du fret ;*
- toute autre modalité particulière d'exécution du contrat de transport et du ou des transports eux-mêmes.*

*b) Au plus tard au moment de chaque prise en charge de la marchandise :*

- le poids de la marchandise, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire ;*
- le nombre de colis et/ ou d'unités de charge, l'entrepreneur de transport n'en étant toutefois garant que s'il y a eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence de l'entrepreneur de transport et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire.*

*3.2. Le donneur d'ordre doit également informer l'entrepreneur de transport des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.*

*Il supporte vis-à-vis de l'entrepreneur de transport toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer à l'entrepreneur de transport le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.*

*3.3. Sur la base des indications mentionnées aux alinéas 3.1 et 3.2 et fournies par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation, il est établi un document de transport qui matérialise l'accord des parties.*

*Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis à l'entrepreneur de transport dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées de l'entrepreneur de transport, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.*

*Au moment des opérations de déchargement, l'entrepreneur de transport remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture (primatum) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau*



*à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement, les sommes réglées ou à régler à l'entrepreneur de transport et, éventuellement, les réserves motivées au déchargement.*

#### Article 4

##### Modification du contrat de transport

*Le donneur d'ordre a le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits. Dans ce cadre, toute nouvelle instruction du donneur d'ordre donne lieu à ajustement du contrat.*

#### Article 5

##### Matériel de transport

*L'entrepreneur de transport s'engage à effectuer les transports à l'aide d'un bateau :*

- en bon état de navigabilité et de propreté et conforme aux réglementations en vigueur ; le bateau doit être maintenu dans cet état pendant toute la durée du contrat, le donneur d'ordre pouvant exiger que les documents attestant cette conformité lui soient présentés ;*
- adapté aux installations de chargement et de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre ;*
- dont les cales et installations sont adaptées, ou peuvent être adaptées, aux exigences requises par la nature de la marchandise à transporter.*

#### Article 6

##### Assurances

*L'entrepreneur de transport, responsable de la cargaison qui lui est confiée, est tenu de faire couvrir sa responsabilité d'entrepreneur de transport par une société d'assurance.*

*La prime d'assurance correspondante doit obligatoirement figurer dans le décompte des frais supplémentaires de la marchandise.*

*A défaut de déclaration de valeur des marchandises, l'entrepreneur de transport assure sa responsabilité au niveau des limitations prévues à l'article 18.1.*

#### Article 7

##### Conditionnement, emballage et étiquetage des marchandises

*Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :*

- pour le personnel navigant ou de manutention ;*
- pour le bateau ;*
- pour les marchandises transportées ;*
- pour des tiers.*

*Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.*

*Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.*

*L'absence de réserves portées sur le document de transport par l'entrepreneur de transport se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.*

## Article 8

### Chargement, arrimage, conservation de la marchandise, protection contre les intempéries, déchargement

#### 8.1. *Chargement, calage, arrimage.*

*L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. L'entrepreneur de transport est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ou de faire surveiller ces opérations.*

*Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, l'entrepreneur de transport demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.*

#### 8.2. *Conservation de la marchandise.*

*L'entrepreneur de transport procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.*

*En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, l'entrepreneur de transport peut refuser la prise en charge des marchandises.*

*L'entrepreneur de transport est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement. Le visa ne vaut pas acceptation de la validité des réserves, mais constat de leur existence.*

*L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part de l'entrepreneur de transport à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.*

*En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, l'entrepreneur de transport s'assure, en liaison avec le donneur d'ordre, que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.*

#### 8.3. *Protection contre les intempéries.*

*Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autres que la couverture en écoutille. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par l'entrepreneur de transport. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider l'entrepreneur de transport à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.*

*Toutefois, l'entrepreneur de transport n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.*

#### 8.4. *Déchargement.*

*Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombés sur le bateau lors de leur manutention. L'entrepreneur de transport est tenu de surveiller ces opérations.*

## Article 9

### Conditions d'accès aux lieux de chargement et de déchargement

*L'entrepreneur de transport doit se tenir, et tenir le bateau, à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement des installations de chargement ou de déchargement. L'entrepreneur de transport a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des horaires ainsi fixés.*

*Par ailleurs, l'entrepreneur de transport est tenu de se conformer aux règles internes de sécurité et d'exploitation définies par le donneur d'ordre ou son représentant pour les installations de chargement et par le destinataire désigné pour les installations de déchargement et qui lui ont été communiquées.*

## Article 10

### Délai de chargement et de déchargement des bateaux

#### 10.1. Délai de planche.

*Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :*

*2 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;*

*3 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1 100 tonnes ;*

*3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1 100 tonnes.*

*Sous réserve des dispositions prévues à l'article 5, ils prennent effet à :*

*12 heures, le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;*

*Le lendemain à 0 heure, si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.*

*Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 13, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de vingt-quatre heures.*

*Lorsqu'en raison d'escales les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports, les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.*

#### 10.2. Surestaries.

*En cas de dépassement des délais de planche, il est payé à l'entrepreneur de transport des surestaries calculées par demi-journée comptée selon les cas à partir de 0 heure ou au-delà de 12 heures. Le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Aux surestaries s'ajoutent les droits de stationnement acquittés par l'entrepreneur de transport pendant la période de surestaries.*

## Article 11

### Défaillance du donneur d'ordre

#### 11.1. Défaut de respect de la programmation.

*Dans le cas où la programmation ne serait pas respectée par le donneur d'ordre, celui-ci serait tenu de verser une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés.*

*La somme des indemnités définies ci-dessus ne peut excéder l'indemnité définie à l'article 11.2.*

#### 11.2. Défaut d'exécution des tonnages.

*Au cas où les tonnages minima ne seraient pas atteints au cours de la durée du contrat pour des raisons mettant en jeu la responsabilité du donneur d'ordre, celui-ci serait tenu de verser à l'entrepreneur de transport une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés.*

*Cette indemnité ne se cumule pas avec celle versée pour défaut de programmation.*

## Article 12

### Défaillance de l'entrepreneur de transport

*En cas de panne ou d'avarie survenant au matériel de transport, il appartient à l'entrepreneur de transport contractant de fournir le matériel de remplacement ou de supporter l'écart de prix résultant, pour le donneur d'ordre ou le destinataire, du recours à d'autres moyens d'acheminement des marchandises.*

*En cas d'inobservation des dates de mise à quai convenues dans le cadre du respect de la programmation et hors les cas de force majeure, l'entrepreneur de transport paie au donneur d'ordre, à titre de clause pénale, une indemnité égale, par demi-journée de retard, au quart du taux journalier de surestaries sans que cette indemnité puisse être supérieure à 20 % du prix de fret initial.*

*En outre, à l'expiration d'un délai égal au double du délai de planche applicable dans l'hypothèse où l'entrepreneur de transport a averti de son retard ou égal au délai de planche dans le cas contraire, le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat par notification écrite à l'entrepreneur de transport après une seule mise en demeure.*

*Dans les cas où les tonnages confiés ne seraient pas intégralement exécutés, l'entrepreneur de transport serait tenu de verser au donneur d'ordre une indemnité égale à la moitié du fret correspondant aux tonnages non exécutés, sauf si cette défaillance est consécutive au non-respect de la programmation du fait du donneur d'ordre.*

### Article 13

#### Délais de route

*Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.*

*Il commence à 12 heures ou à 0 heure le lendemain selon que le document de transport est remis à l'entrepreneur de transport avant ou après 12 heures. Il prend fin à l'issue du temps conventionnel de parcours, modifié, le cas échéant, par la prise en compte de circonstances particulières.*

*L'entrepreneur de transport doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.*

*Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 19, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.*

### Article 14

#### Empêchement au transport

*Si, pour un motif quelconque, y compris le cas de force majeure, l'exécution d'un transport est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, l'entrepreneur de transport est tenu, dans un délai ne pouvant dépasser quarante-huit heures, de demander des instructions au donneur d'ordre, à moins que l'empêchement au transport ne mette manifestement et gravement en danger la marchandise.*

*S'il n'a pu obtenir, avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, les instructions du donneur d'ordre, l'entrepreneur de transport doit prendre le moment venu les mesures appropriées pour sauvegarder au mieux l'intérêt du donneur d'ordre en ce qui concerne la conservation de la marchandise et sa livraison dans les délais prescrits ou, à défaut, dans le délai le plus court possible par référence au temps conventionnel de parcours.*

### Article 15

#### Empêchement à la livraison

*La livraison est effectuée à la personne désignée comme destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.*

*Chaque déchargement effectué dans le cadre du contrat de transport met fin à la responsabilité encourue par l'entrepreneur de transport à l'égard des marchandises transportées.*

*Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être remises au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.*

*Est également considéré comme empêchement à la livraison toute non-prise en charge des marchandises par le destinataire avant l'écoulement d'un délai égal à la moitié du délai de planche applicable.*

*En cas d'empêchement à la livraison, l'entrepreneur de transport est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures.*

*L'entrepreneur de transport est tenu d'attendre les instructions du donneur d'ordre jusqu'à 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande.*

*A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre dans ce délai, l'entrepreneur de transport est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs. Toute nouvelle instruction donne lieu à une renégociation équitable du prix du fret.*

*Lorsque le donneur d'ordre désigne un nouveau destinataire, le destinataire initial ne peut plus revendiquer la marchandise.*

*Lorsque l'entrepreneur de transport n'a pas reçu les instructions du donneur d'ordre avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, il a le droit de faire procéder d'office au déchargement de la marchandise en veillant à sa conservation, tous les frais engagés étant, en sus du montant du fret et des surestaries, à la charge du donneur d'ordre.*

## Article 16

### Rémunération de l'entrepreneur de transport

#### 16.1. Nature du prix de transport.

*Les prix sont fixes pour la durée du contrat.*

#### 16.2. Prix du transport.

*Sont pris en considération pour le calcul du prix du transport proprement dit le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. Les péages et taxes portuaires s'ajoutent à ce fret principal.*

*Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.*

*Tout changement d'itinéraire demandé par le donneur d'ordre ou imposé par les circonstances auxquelles l'entrepreneur de transport est étranger donne lieu à un réajustement équitable du prix conforme aux dispositions de l'article 4.*

*En contrepartie de la perception du prix du transport tel que défini au présent article, l'entrepreneur de transport n'est tenu qu'à la fourniture du bateau et au transport de la marchandise entre les ports désignés, à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe, et à l'intérieur de l'amplitude horaire de navigation fixée par les règlements particuliers de police des voies empruntées et des horaires de travail fixés par le règlement des installations de chargement et de déchargement.*

#### 16.3. Prestations supplémentaires ou annexes.

*Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par l'entrepreneur de transport sont rémunérées en sus du transport et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :*

- les frais de chargement et de déchargement ;
  - les frais d'arrimage ;
  - les frais de relevé d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;
  - l'indemnité de comptage des colis ;
  - l'indemnité de bâchage et de débâchage ;
  - le coût de la protection particulière des marchandises ;
  - les frais d'assurance de la marchandise ;
  - l'indemnité d'escale ;
  - les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;
  - les frais de pilotage maritime ;
  - l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 9.
- Tous ces prix sont exprimés hors taxe.*

## Article 17

### Modalités de paiement

*La rémunération de l'entrepreneur de transport telle que définie à l'article 16 est exigible à l'enlèvement (port payé) ou à la livraison (port dû) sur présentation de la facture ou d'un document en tenant lieu. A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture de l'entrepreneur de transport présentée mensuellement. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.*

## Article 18

### Indemnités pour pertes et avaries

#### Déclaration de valeur. - Freinte de route.

##### *18.1. Limitation d'indemnités pour pertes et avaries.*

*L'entrepreneur de transport est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est légalement tenu responsable résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise.*

*Cette indemnité ne peut excéder 762 €, par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou à défaut tolérée dans les limites énoncées à l'article 18.3, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.*

##### *18.2. Déclaration de valeur.*

*Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 18.1.*

*Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée à l'entrepreneur de transport avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture ou sur le document en tenant lieu.*

##### *18.3. Freinte de route.*

*La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.*

*L'entrepreneur de transport est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.*

*A défaut d'une telle mention, l'entrepreneur de transport est responsable du dépassement des tolérances suivantes :*

*2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;*

*1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.*

## Article 19

### Indemnisation pour retard à la livraison

*En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait de l'entrepreneur de transport, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder la moitié du prix du transport.*

*Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison, qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée à l'entrepreneur de transport avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.*

*Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 18.1.*

## Article 20

### Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

*Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :*

- *l'entrepreneur de transport ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;*
- *la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.*

## Article 21

### Réglementations particulières

*En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, réglementation sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir à l'entrepreneur de transport tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.*

*Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.*

## Article 22

### Sous-traitance

*L'entrepreneur de transport peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, à condition qu'il en informe préalablement le donneur d'ordre.*

*L'entrepreneur de transport porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.*

## Article Annexe à l'article D4451-4

### CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4451-4, DIT " CONTRAT DE VOYAGES SIMPLE OU MULTIPLE "

## Article 1er

### Objet et domaine d'application du contrat de voyage

*Le présent contrat a pour objet le transport, par un transporteur public fluvial, de marchandises générales ou spécialisées, en vrac ou conditionnées, ne relevant pas d'un contrat type spécifique, moyennant un prix assurant une juste rémunération du service rendu. Il porte sur un voyage déterminé (contrat de voyage simple) ou sur une série de voyages successifs par un même bateau (contrat de voyages multiples).*

*Le présent contrat est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-12, L. 4451-1 et L. 4451-2 du code des transports. Il s'applique de plein droit, à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article L. 1432-2 du même code.*

*Lorsqu'une convention écrite est, conformément à l'article L. 1432-3 du code des transports, conclue entre un donneur d'ordre et un transporteur public fluvial et porte sur plusieurs expéditions, chacune d'elles est présumée soumise aux conditions de ladite convention.*

## Article 2

### Définitions

#### 2.1. Donneur d'ordre.

*On entend par donneur d'ordre la partie qui est engagée par le contrat de transport, qu'elle soit intervenue personnellement ou qu'elle ait été représentée par un mandataire qualifié.*

#### 2.2. Mandataire.

*Le mandataire est le courtier de fret fluvial qui représente le donneur d'ordre. Les instructions données par un mandataire engagent le donneur d'ordre de la même façon que s'il était intervenu directement. De même, le donneur d'ordre peut se prévaloir contre le transporteur des droits attachés aux interventions de son mandataire.*

#### 2.3. Unité de charge.

*Objet ou ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire (carton, caisse, palette cerclée ou filmée) lors de la remise au transporteur par le donneur d'ordre, que le contenu en soit ou non détaillé dans le document de transport.*

#### 2.4. Jours non ouvrables.

*Les jours non ouvrables sont le dimanche et les jours légalement fériés. En outre, les autres jours de fermeture hebdomadaire de l'établissement où doit s'effectuer la prise en charge ou la livraison de la marchandise sont considérés comme jours non ouvrables si le transporteur en est dûment avisé par le donneur d'ordre avant la conclusion du contrat de transport.*

#### 2.5. Mise à quai.

*Date et plage horaire (0 heure-12 heures, 12 heures - 24 heures) auxquelles le transporteur s'est engagé à mettre son bateau à quai, navire ou autre installation désignée par le donneur d'ordre en vue de l'exécution des opérations de chargement ou déchargement.*

#### 2.6. Poste d'attente.

*Endroit désigné au transporteur par le donneur d'ordre ou les autorités portuaires pour stationner en attendant que le poste de mise à quai soit disponible.*

#### 2.7. Escale.

*Constitue une escale tout point intermédiaire où le bateau s'arrête pour charger ou décharger une partie de sa cargaison pour un même donneur d'ordre, à condition que la distance entre deux points de chargement ou de déchargement successifs soit supérieure à 500 mètres, ou que le déplacement comporte un franchissement d'ouvrage, ou qu'il y ait un changement de navire.*

#### 2.8. Comptage.

*Dénombrement contradictoire des colis embarqués et débarqués au moment de l'embarquement et du débarquement.*

#### 2.9. Jaugeage.

*Relevé contradictoire des échelles du bateau, avant et après chargement et déchargement.*

#### 2.10. Freinte de route.

*Toute diminution, au cours du temps, de poids ou de volume, inhérente à la nature de la marchandise, constitue une freinte de route.*

#### 2.11. Temps conventionnel de parcours.

*Le temps conventionnel de parcours est fixé par référence à un tableau tenu à jour par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Ce tableau tient compte des vitesses praticables, des caractéristiques des voies empruntées et des réglementations en vigueur.*

#### 2.12. Délai de planche.

*Délai conventionnel imparti pour les opérations de chargement et de déchargement d'une unité fluviale, une unité fluviale pouvant être composée d'un seul bateau ou de bateaux formant convoi à condition qu'ils soient présentés simultanément au chargement.*

#### 2.13. Surestaries.

*Indemnité payée au transporteur, notamment en cas de dépassement du délai de planche.*



## Article 3

### Documents de transport (lettre de voiture ou connaissance)

*Il incombe au donneur d'ordre de fournir au transporteur les indications suivantes :*

*3.1. Au plus tard au moment de la conclusion du contrat :*

- les noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire si, du moins, le nom de ce dernier est connu ;
- les points ou zones de chargement et de déchargement, y compris les escales éventuelles ;
- les caractéristiques des installations de chargement et de déchargement ;
- la date de mise à quai ;
- la date d'arrivée à destination compte tenu des délais de planche au chargement et du temps conventionnel de parcours ;
- la nature de la marchandise, son poids, éventuellement son volume et/ ou ses dimensions, son caractère dangereux et les précautions à prendre pour effectuer son transport, ainsi qu'une mention précisant la freinte éventuelle compte tenu des usages en vigueur ;
- le prix du transport et le débiteur du fret ;
- s'il y a lieu, les autres modalités relatives à l'exécution du contrat de transport et du transport lui-même (déclaration de valeur, déclaration d'intérêt à la livraison, etc.).

*3.2. Au plus tard au moment de la prise en charge de la marchandise :*

- le poids de la marchandise, le transporteur n'en étant toutefois garant que s'il y a eu jaugeage, tel que défini par l'article 2.9 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire ;
- le nombre de colis et/ ou d'unités de charge, le transporteur n'en étant toutefois garant que s'il y eu comptage tel que défini au point 2.8 ci-dessus, demandé par le donneur d'ordre et effectué contradictoirement en présence du transporteur et d'un représentant du donneur d'ordre et/ ou du destinataire.

*Le donneur d'ordre doit également informer le transporteur des particularités non apparentes de la marchandise susceptibles d'avoir une incidence sur la bonne exécution du transport.*

*Il supporte vis-à-vis du transporteur toutes les conséquences d'une fausse déclaration sur les caractéristiques du chargement ou d'une absence de déclaration ayant eu pour effet, entre autres, de laisser ignorer au transporteur le caractère dangereux ou frauduleux des marchandises transportées, y compris les dommages occasionnés au bateau.*

*Un document de transport matérialisant l'accord des parties est établi sur la base de ces indications fournies par écrit ou par tout autre procédé permettant leur mémorisation.*

*Le document de transport (lettre de voiture et sa copie ou connaissance original non négociable) accompagne la marchandise. Il est remis au transporteur dès la fin du chargement et porte les dates et heures de début et de fin de l'opération de chargement ainsi que, le cas échéant, les réserves motivées du transporteur, du donneur d'ordre ou de son représentant au chargement.*

*Le transporteur remet le document au destinataire désigné contre la décharge donnée par ce dernier sur la lettre de voiture timbrée (primatum) ou sur le connaissance original non négociable. Le document de transport mentionne en outre les jours et heures d'arrivée du bateau à destination, du début et de la fin des opérations de déchargement, les sommes réglées ou à régler au transporteur et, éventuellement, les réserves motivées au déchargement.*

## Article 4

### Modification du contrat de transport

*Le donneur d'ordre a le droit de disposer de la marchandise jusqu'au moment où le destinataire fait valoir ses droits. Toute nouvelle instruction du donneur d'ordre ayant pour objet la modification des conditions initiales d'exécution du transport et, notamment, la substitution d'un destinataire nouveau au destinataire initial est donnée ou confirmée immédiatement par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation.*

*Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de raccourcir la distance de transport, le prix de fret initialement prévu au contrat reste acquis au transporteur.*

*Lorsque le donneur d'ordre demande au transporteur de rallonger la distance de transport, cette prestation supplémentaire donne lieu à une renégociation équitable du prix de fret.*

*Si, du fait des instructions du donneur d'ordre, le bateau est arrêté en cours de route ou à un point de destination provisoire pour des raisons autres que des prescriptions administratives ou des difficultés de navigation, la durée de l'arrêt donne lieu au paiement de surestaries à la charge du donneur d'ordre. Tout préjudice subi par le transporteur du fait de cet arrêt est pris en charge par le donneur d'ordre.*

*Dans tous les cas, de nouvelles instructions du donneur d'ordre ne doivent pas compromettre l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni empêcher ou porter atteinte à la réalisation d'engagements pris avant la modification du transport.*

## Article 5

### Matériel de transport

*Le transporteur s'engage à effectuer le transport à l'aide d'un bateau :*

- *en bon état de navigabilité et de propreté ;*
- *adapté aux installations de chargement ou de déchargement dans les conditions définies par le donneur d'ordre ;*
- *dont les cales et installations sont adaptées, ou peuvent être adaptées, aux exigences requises par la nature de la marchandise à transporter.*

## Article 6

*Conditionnement, emballage  
et étiquetage des marchandises*

*Lorsque la nature de la marchandise ou de l'unité de charge employée le nécessite, celle-ci doit être emballée, conditionnée, marquée, contremarquée ou étiquetée de façon qu'elle puisse supporter un transport dans les conditions normales et qu'elle ne constitue pas une cause de danger :*

- *pour le personnel navigant ou de manutention ;*
- *pour le bateau ;*
- *pour les marchandises transportées ;*
- *pour des tiers.*

*Les mentions portées sur les étiquettes doivent correspondre à celles du document de transport.*

*Le donneur d'ordre répond de toutes les conséquences résultant d'une absence, d'une insuffisance ou d'une défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.*

*L'absence de réserves portées sur la lettre de voiture ou le connaissement par le transporteur se rapportant aux points précédents lors de la prise en charge de la marchandise ne vaut pas renonciation à invoquer ultérieurement l'absence, l'insuffisance ou la défectuosité du conditionnement, de l'emballage, du marquage ou de l'étiquetage.*

## Article 7

### Chargement, arrimage, protection contre les intempéries, déchargement

#### 7.1. Chargement, calage, arrimage.

*L'exécution des opérations de chargement, calage et arrimage de la marchandise incombe au donneur d'ordre ou à son représentant. Le transporteur est tenu de fournir au donneur d'ordre ou à son représentant les indications nécessaires à la bonne exécution du chargement et de surveiller ces opérations.*

*Si lesdites opérations sont de nature à compromettre la conservation des marchandises, la navigabilité du bateau ou la sécurité en général, le transporteur demande l'interruption des opérations en cours ou la réfection du chargement dans des conditions satisfaisantes ; en cas de refus de prise en charge, celui-ci doit être explicitement motivé.*

#### 7.2. Conservation de la marchandise.

*Le transporteur procède, avant le départ, à la reconnaissance extérieure du chargement, relativement à la conservation de la marchandise.*

*En cas de défectuosité apparente de nature à porter atteinte à cette conservation, il porte des réserves motivées sur le document de transport. Dans l'hypothèse où le donneur d'ordre ou son représentant n'accepte pas ces réserves, le transporteur peut refuser la prise en charge des marchandises.*

*Le transporteur est exonéré de la responsabilité résultant de la perte ou de l'avarie de la marchandise survenant pendant le transport lorsqu'il a émis des réserves motivées, visées par le donneur d'ordre ou son représentant, sur la lettre de voiture ou le connaissement.*

*L'absence de réserves sur la lettre de voiture ou le connaissement se rapportant aux points précédents ne vaut pas renonciation de la part du transporteur à invoquer ultérieurement la défectuosité non apparente du chargement.*

*En cas de chargement à plusieurs endroits successifs, le transporteur s'assure, en liaison avec le donneur d'ordre, que tout nouveau chargement ne porte pas atteinte aux marchandises déjà chargées.*

#### *7.3. Protection contre les intempéries.*

*Le donneur d'ordre peut exiger une protection particulière des marchandises contre les intempéries autre que la couverture en écoutille. Ces moyens de protection particuliers sont fournis par le transporteur. Dans ce cas, l'expéditeur et le destinataire doivent mettre en place les moyens nécessaires en personnel et en matériel afin d'aider le transporteur à exécuter les opérations de mise en place et d'enlèvement des moyens particuliers.*

*Toutefois, le transporteur n'est pas responsable des dommages causés par les intempéries aux marchandises transportées en pontée lorsque ce mode de chargement a été demandé et agréé par le donneur d'ordre.*

#### *7.4. Déchargement.*

*Les opérations de déchargement sont effectuées par le destinataire (ou son représentant) et sous sa responsabilité, y compris l'évacuation et l'élimination des résidus de cargaison se trouvant dans les cales ou tombées sur le bateau lors de leur manutention. Le transporteur est tenu de surveiller ces opérations.*

### **Article 8**

#### **Horaire de mise à disposition des bateaux dans les lieux de chargement et de déchargement**

*Le transporteur doit se tenir, et tenir le bateau, à la disposition de l'expéditeur et du destinataire pendant les heures de travail fixées par le règlement portuaire. Le transporteur a droit à une indemnité pour chaque heure effectuée en dehors des heures ainsi fixées.*

### **Article 9**

#### **Délai de chargement et de déchargement des bateaux**

##### *9.1. Délai de planche.*

*Les délais accordés pour le chargement, d'une part, et pour le déchargement, d'autre part, appelés délais de planche, sont fixés à :*

*2 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de moins de 500 tonnes ;*

*3 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de 500 à 1 100 tonnes ;*

*3,5 jours ouvrables pour les chargements ou déchargements de plus de 1 100 tonnes.*

*Ils prennent effet à :*

*12 heures le jour de la mise à quai si celle-ci est antérieure à 12 heures ;*

*Le lendemain à 0 heure si la mise à quai a lieu entre 12 heures et 24 heures.*

*Toutefois, en cas de dépassement des délais de route fixés à l'article 12, le point de départ du délai de planche accordé pour le déchargement est reporté de vingt-quatre heures.*

*Lorsque, en raison d'escales, les opérations de chargement ou de déchargement s'effectuent dans différents ports, les dispositions ci-dessus s'appliquent à chaque escale ; dans cette hypothèse toutefois, le délai à chaque escale est compté à partir de la première heure qui suit celle de l'arrivée du bateau.*

##### *9.2. Surestaries.*

*En cas de dépassement des délais de planche, il est payé au transporteur des surestaries calculées par demi-journée comptée selon les cas à partir de 0 heure ou au-delà de 12 heures. Le montant journalier des surestaries pour les différentes catégories de matériel est déterminé par Voies navigables de France après avis du comité du transport par voie navigable. Aux surestaries s'ajoutent les droits de stationnement acquittés par le transporteur pendant la période de surestaries.*

## Article 10

### Défaillance du donneur d'ordre au chargement

#### 10.1. Désaffrètement.

*Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat à tout moment avant la date fixée pour le chargement de l'unité fluviale. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature du contrat et de notification de sa résiliation, multiplié par le montant journalier des surestaries.*

#### 10.2. Défaillance du donneur d'ordre à la remise de la marchandise.

*Si, hors les cas de force majeure, le chargement n'est pas commencé à l'expiration du délai de planche, le transporteur a le droit d'exiger la résiliation du contrat de transport à condition de le notifier par écrit au donneur d'ordre. Dans ce cas, le donneur d'ordre devra verser au transporteur une indemnité égale au nombre de jours calendaires écoulés entre les dates incluses de signature et de résiliation du contrat, multiplié par le montant journalier des surestaries.*

## Article 11

### Défaillance du transporteur au chargement

*En cas d'inobservation de la date de mise à quai telle que prévue à l'article 2.5, et hors les cas de force majeure, le transporteur paie au donneur d'ordre, à titre de clause pénale, une indemnité égale, par demi-journée de retard, au quart du taux journalier de surestaries, sans que cette indemnité puisse être supérieure à 20 % du prix de fret initial.*

*En outre, à l'expiration d'un délai égal au double du délai de planche applicable dans l'hypothèse où le transporteur a averti de son retard, ou égal au délai de planche dans le cas contraire, le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat par notification écrite au transporteur.*

## Article 12

### Délais de route

*Le délai de route est fixé par référence au temps conventionnel de parcours déterminé conformément à l'article 2.11 et tenant compte des circonstances particulières.*

*Il commence à 12 heures ou à 0 heure le lendemain selon que le document de transport est remis au transporteur avant ou après 12 heures. Il prend fin à l'issue du temps conventionnel de parcours, modifié le cas échéant par la prise en compte de circonstances particulières.*

*Le transporteur doit avertir au moins un jour ouvrable à l'avance le destinataire, lorsqu'il est connu, ou, à défaut, le donneur d'ordre de la date et de l'heure estimées de son arrivée.*

*Le non-respect des délais prévus ci-dessus ouvre droit à une indemnisation du donneur d'ordre dans les conditions fixées à l'article 18, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.*

## Article 13

### Empêchement au transport

*Si, pour un motif quelconque, y compris le cas de force majeure, l'exécution du transport est ou devient impossible dans les conditions initialement convenues, le transporteur est tenu, dans un délai ne pouvant dépasser*

*ser quarante-huit heures, de demander des instructions au donneur d'ordre, à moins que l'empêchement au transport ne mette manifestement et gravement en danger la marchandise.*

*S'il n'a pu obtenir, avant 12 heures le premier jour ouvrable qui suit sa demande, les instructions du donneur d'ordre, le transporteur doit prendre le moment venu les mesures qui lui paraissent appropriées à sauvegarder au mieux l'intérêt du donneur d'ordre en ce qui concerne la conservation de la marchandise et sa livraison dans les délais prescrits ou, à défaut, dans le délai le plus court possible par référence au temps conventionnel de parcours.*

*A moins que l'impossibilité de l'exécution du transport dans les conditions initialement prévues ne soit imputable au transporteur, le donneur d'ordre rembourse au transporteur les dépenses justifiées que ce dernier a dû engager suite aux instructions qu'il lui a données ou aux mesures prises par le transporteur en application de l'alinéa précédent.*

*Le défaut de transbordement ou de déchargement de la marchandise ne peut être imputable au transporteur qu'à la condition que le donneur d'ordre lui ait notifié cette opération. Les conditions d'une telle opération de transbordement devront avoir été agréées par les deux parties.*

## Article 14

### Empêchement à la livraison

*La livraison est effectuée à la personne désignée destinataire sur le document de transport ou à son mandataire accrédité.*

*Le déchargement met fin au contrat de transport et à la responsabilité encourue par le transporteur à l'égard des marchandises.*

*Il y a empêchement à la livraison lorsque les marchandises parvenues au lieu de livraison ne peuvent être remises au destinataire désigné ou à son mandataire accrédité en raison de l'absence de ces derniers, ou lorsqu'ils refusent la marchandise.*

*Est également considéré comme empêchement à la livraison toute non-prise en charge des marchandises par le destinataire avant l'écoulement d'un délai égal à la moitié du délai de planche applicable.*

*En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions au donneur d'ordre, dans un délai ne pouvant excéder vingt-quatre heures, et d'attendre les instructions du donneur d'ordre jusqu'à 12 heures le premier jour ouvré qui suit la demande.*

*A partir du moment où il a reçu des instructions régulières du donneur d'ordre, le transporteur est tenu de s'y conformer, à condition toutefois que ces instructions ne compromettent pas l'exploitation normale de l'entreprise de transport ni ne menacent la réalisation d'engagements antérieurs. Toute nouvelle instruction donne lieu à une renégociation équitable du prix de fret.*

*Lorsque le donneur d'ordre désigne un nouveau destinataire, le destinataire initial ne peut plus revendiquer la marchandise.*

*Lorsque le transporteur n'a pas reçu les instructions du donneur d'ordre avant 12 heures le premier jour ouvré qui suit sa demande, il a le droit de faire procéder d'office au déchargement de la marchandise en veillant à sa conservation, tous les frais engagés étant, en sus du fret et des surestaries, à la charge du donneur d'ordre.*

## Article 15

### Rémunération du transporteur

#### 15.1. Prix du transport.

*Sont pris en considération pour le calcul du prix du transport proprement dit le poids, le volume, la nature de la marchandise, la distance sur laquelle elle est déplacée, le type de bateau utilisé et, éventuellement, les caractéristiques des voies empruntées. Les péages et taxes portuaires s'ajoutent à ce fret principal.*

*Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des carburants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la*

*variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.*

*Tout changement d'itinéraire demandé par le donneur d'ordre ou imposé par des circonstances auxquelles le transporteur est étranger donne lieu à un réajustement équitable du prix conforme aux dispositions de l'article 4.*

*En contrepartie de la perception du prix du transport tel que défini au présent article, le transporteur n'est tenu qu'à la fourniture du bateau et au transport de la marchandise entre les ports désignés, à l'exclusion de toute prestation supplémentaire ou annexe.*

#### *15.2. Prestations supplémentaires.*

*Les prestations supplémentaires ou annexes effectivement fournies par le transporteur sont rémunérées en sus du transport et font l'objet d'une facturation distincte. Entrent notamment dans le cadre de ces prestations :*

- les frais de chargement et de déchargement ;*
  - les frais d'arrimage ;*
  - les frais de relevés d'échelles lorsque ceux-ci sont effectués par un tiers ;*
  - l'indemnité de comptage des colis ;*
  - l'indemnité de bâchage et de débâchage ;*
  - le coût de la protection particulière des marchandises ;*
  - les frais complémentaires d'assurance de la marchandise en fonction d'une éventuelle déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison ;*
  - l'indemnité d'escale ;*
  - les frais de nettoyage des cales et d'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport ;*
  - l'indemnité pour heures effectuées en dépassement des horaires conformément aux dispositions de l'article 8.*
- Tous ces prix sont exprimés hors taxes.*

### **Article 16**

#### **Modalités de paiement**

*La rémunération du transporteur telle que définie à l'article 15 est exigible à l'enlèvement (port payé) ou à la livraison (port dû) sur présentation de la facture ou d'un document en tenant lieu.*

*A moins qu'il n'ait été réglé au moment de l'enlèvement ou de la livraison, ce prix est payable à réception de la facture du transporteur. Le donneur d'ordre est garant de son acquittement. Tout retard dans le paiement entraîne de plein droit le versement d'intérêts au taux légal, sans préjudice de la réparation éventuelle, dans les conditions du droit commun, de tout autre dommage résultant directement de ce retard.*

### **Article 17**

#### **Indemnités pour pertes et avaries**

##### **Déclaration de valeur. - Freinte de route.**

#### *17.1. Limitation d'indemnité pour pertes et avaries.*

*Le transporteur est tenu de verser une indemnité pour la réparation de tous les dommages justifiés, dont il est légalement tenu responsable, qui résultent de la perte ou de l'avarie de la marchandise.*

*Cette indemnité ne peut excéder 762 €/par tonne de marchandises manquantes, déduction faite de la freinte déclarée au document de transport ou, à défaut, tolérée dans les limites énoncées à l'article 17.3, ou par tonne de marchandises avariées, sans excéder un montant égal au produit du nombre de tonnes chargées par 152,5 €.*

#### *17.2. Déclaration de valeur.*

*Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration de valeur qui a pour conséquence de substituer les valeurs de cette déclaration à celles fixées à l'article 17.1.*

*Pour produire effet, cette déclaration de valeur doit être signifiée au transporteur au moins un jour ouvré avant le début du chargement et figurer sur la lettre de voiture.*

#### *17.3. Freinte de route.*

*La freinte de route se mesure par jaugeage, tel que défini à l'article 2.9.*

*Le transporteur est tenu pour responsable de la partie de la freinte de route qui dépasse la tolérance portée au document de transport, ainsi qu'il est prévu à l'article 3.1.*

*À défaut d'une telle mention, le transporteur est responsable du dépassement des tolérances suivantes :*

*2,5 % pour les marchandises ayant un taux d'humidité supérieur à 10 % ;*

*1 % pour les marchandises sèches sujettes à freinte de route.*

## Article 18

### Indemnisation pour retard à la livraison

*En cas de préjudice prouvé résultant du dépassement du délai de route du fait du transporteur, celui-ci est tenu de verser une indemnité qui ne peut excéder la moitié du prix du transport.*

*Le donneur d'ordre a la faculté de faire une déclaration d'intérêt spécial à la livraison qui a pour conséquence de substituer le montant de cette déclaration au plafond de l'indemnisation fixée à l'alinéa précédent. Pour produire effet, cette déclaration doit être notifiée au transporteur avant l'acceptation du transport et reportée sur la lettre de voiture.*

*Sans préjudice de l'indemnité prévue aux alinéas précédents, les pertes ou avaries de marchandises résultant d'un retard sont indemnisées conformément aux dispositions de l'article 17.*

## Article 19

### Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

*Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports :*

*- le transporteur ne doit, en aucun cas, conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité ;*

*- la responsabilité du donneur d'ordre, tel que défini à l'article 2.1, du destinataire ou d'un donneur d'ordre de fait est engagée par les manquements à ladite réglementation qui leur sont imputables.*

## Article 20

### Réglementations particulières

*En cas de transport de marchandises soumis à une réglementation administrative particulière telle que régie, douane, police, réglementation sanitaire ou autre, chacune des parties au contrat est tenue de se conformer aux obligations de ladite réglementation qui lui incombent. En particulier, afin d'éviter tout retard ou empêchement dans le transport, le donneur d'ordre est tenu de fournir au transporteur tous les renseignements et documents nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport.*

*Chacune des parties supporte les conséquences des manquements qui lui sont imputables.*

## Article 21

### Sous-traitance

*Le transporteur peut sous-traiter tout ou partie de l'opération de transport, à condition qu'il en informe préalablement le donneur d'ordre.*

*Le transporteur porte alors à la connaissance de l'entreprise de transport sous-traitante toutes les informations sur les conditions convenues avec le donneur d'ordre et permettant l'exécution effective de ces conditions.*

CONTRAT TYPE MENTIONNÉ À L'ARTICLE D. 4452-2,  
DIT " CONTRAT DE SOUS-TRAITANCE "

Article 1er

Objet et domaine d'application

*Le présent contrat a pour objet l'exécution par un transporteur public fluvial sous-traitant d'opérations de transport de marchandises qui lui sont confiées par un transporteur fluvial principal. Il est établi conformément aux dispositions des articles L. 1432-13 et L. 4452-1 du code des transports.*

Article 2

Conditions générales d'exécution des transports

*Conformément aux dispositions de l'article D. 4452-1 du code des transports, les dispositions du contrat type de sous-traitance reprennent, selon l'option choisie, celles des contrats types relatives au contrat à temps, au contrat au tonnage et au contrat de voyages simple ou multiples définies respectivement par les articles D. 4451-2 à D. 4451-4 de ce même code.*

Article 3

Définition

*3.1. Transporteur principal.*

*On entend par transporteur principal la partie qui est engagée par le contrat initial de transport avec un donneur d'ordre et qui en confie tout ou partie de l'exécution sous la forme d'un contrat de sous-traitance.*

*Dans les contrats types évoqués ci-dessus, le transporteur principal est assimilé au donneur d'ordre, et le sous-traitant au transporteur.*

*3.2. Transporteur sous-traitant.*

*On entend par transporteur sous-traitant la partie qui s'engage à exécuter les opérations de transport qui lui sont confiées par le transporteur principal et qui découlent du contrat initial.*

Article 4

Respect de la réglementation des conditions de travail et de sécurité

*Le transporteur sous-traitant s'engage à mettre à bord de ses unités un équipage suffisant et nécessaire pour en assurer la marche normale et la sécurité, conformément aux articles R. 4212-1 à R. 4212-3 et R. 4231-1 à R. 4231-21 du code des transports.*

*Conformément aux dispositions des articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du même code, le transporteur ne doit en aucun cas conduire les opérations de transport dans des conditions incompatibles avec la réglementation des conditions de travail et de sécurité.*

Article 5

Prix du transport

*Le transporteur principal garantit au transporteur sous-traitant que les prix pratiqués couvriront au moins les charges découlant des obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburants ou, en ce qui concerne les entreprises unipersonnelles, les charges équivalentes et la rémunération du chef d'entreprise.*

*Le prix du transport initialement convenu est révisé en cas de variations significatives des charges de l'entreprise de transport, qui tiennent à des conditions extérieures à cette dernière, tel notamment le prix des car-*



*burants, et dont la partie demanderesse justifie par tous moyens. Cette révision est de droit pour couvrir la variation des charges de carburant liée à la variation du prix du carburant dans les conditions et selon les modalités fixées aux articles L. 4451-4 et L. 4451-5 du code des transports.*

#### Article 6

##### Frais

*Tous les frais afférents à l'activité des bateaux utilisés dans le cadre de contrat de sous-traitance sont à la charge du transporteur sous-traitant et acquittés directement par lui.*

#### Article 7

##### Cession de sous-traitance

*Lorsque le transporteur sous-traitant confie à son tour l'exécution des transports en tout ou partie à des entreprises de transport fluvial sous-traitantes, il doit en informer par écrit le transporteur principal et le donneur d'ordre.*

**6.509.** Relevant is verder nog het *Arrêté du 20 juillet 1960 portant création d'un connaissance fluvial négociable*, dat luidt:

#### Article 1

*Les marchandises transportées par bateaux de navigation intérieure peuvent faire l'objet d'un connaissance fluvial négociable.*

*Le connaissance fluvial est à ordre.*

#### Article 2

*Le connaissance fluvial est rédigé en deux originaux, un pour l'expéditeur, l'autre pour le transporteur.*

*Il est établi également au moins deux doubles du connaissance destinés l'un à l'expéditeur, l'autre au courtier. Ils portent la mention "copie non négociable" imprimée en grosses lettres.*

*Le connaissance original remis à l'expéditeur est seul négociable. Il porte, imprimée en gros caractères, la mention "négociable".*

#### Article 3

*Le connaissance est établi aussitôt après le chargement, et au plus tard dans les vingt-quatre heures qui suivent le chargement.*

*Toutefois, après réception de la marchandise et avant son embarquement, l'expéditeur peut se faire délivrer un connaissance pour embarquer, lequel est, après embarquement, complété ou échangé contre un connaissance "embarqué".*

*Le connaissance est daté et signé de l'expéditeur ou de son mandataire et du transporteur ou de son préposé.*

#### Article 4

*Le connaissance est rédigé conformément au connaissance fluvial type annexé au présent arrêté.*

*Le connaissance indique obligatoirement (1) :*

*Le contrat de transport au voyage, au tonnage ou à temps selon lequel il est passé.*

*Le nom et l'adresse de l'expéditeur.*

*Le nom et l'adresse du transporteur.*

*Le nom et l'adresse du courtier de fret.*

*La devise et le numéro d'immatriculation du bateau.*

*La nature, le poids ou la quantité de la marchandise.*

*Le lieu de départ.*

*Le lieu de la destination.*

*Le délai approximatif normal du transport.*

*Les modalités de règlement du fret et des frais.*

*Les délais de planche au déchargement.*

*Les taux des surestaries.*

*La compagnie d'assurances couvrant la responsabilité du transporteur et le numéro de la police.*

*Toute clause du connaissement qui dérogeait aux clauses obligatoires de la convention d'affrètement prévues par l'arrêté du 29 juin 1942 est nulle quant le contrat de transport est régi par la loi du 22 mars 1941.*

#### Article 5

*Le connaissement fait foi entre tous ceux qui sont intéressés au chargement, ainsi qu'entre eux et les assureurs.*

*En cas de divergences entre le contrat de transport et le connaissement, celui-ci fait foi sauf pour les clauses obligatoires.*

#### Article 6

*Le poids de la marchandise embarquée est déterminé conformément à l'article 12, deuxième alinéa, de la loi du 22 mars 1941 (1).*

*Lorsque, pour déterminer la quantité de marchandise chargée, les parties conviennent d'un moyen autre que la lecture des échelles ou le complètent par un autre moyen, l'expéditeur en supporte les frais.*

*Les réserves du transporteur, s'il y en a, relatives notamment au poids, à la quantité, au conditionnement ou à l'état de la marchandise, doivent être inscrites sur les connaissements et motivées par le transporteur, qui doit indiquer, à peine de nullité, pourquoi il a été dans l'impossibilité de vérifier la quantité, le conditionnement, l'état de la marchandise. Ces réserves sont présumées être acceptées par l'expéditeur à moins que celui-ci ne les ait rejetées par mention écrite sur le connaissement.*

#### Article 7

*En cas d'avarie ou de perte, le transporteur ne sera pas tenu au-delà de la valeur de la marchandise indiquée par l'expéditeur.*

*Est nulle la convention par laquelle l'expéditeur renonce à ses droits à l'encontre du transporteur en cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises.*

#### Article 8

*Les transports devant faire l'objet d'un connaissement fluvial sont affichés à tour de rôle avec la mention "transport sous connaissement".*

*Le transporteur qui choisira ce transport ne peut refuser le connaissement à peine de résiliation de la convention et de dommages et intérêts au profit de l'expéditeur.*

#### Article 9

*Le transporteur doit signaler ses arrêts le jour même de l'arrêt au courtier ou à son correspondant.*

*Il doit signaler, de la même manière, son arrivée trois jours à l'avance au courtier ou à son correspondant.*

*Le courtier transmet ces renseignements au destinataire indiqué sur le connaissement ou au destinataire à l'ordre de qui le connaissement est endossé, dès que celui-ci s'est fait connaître.*

*Chaque jour d'arrêt non signalé dans le délai prévu à l'alinéa 1er ci-dessus ainsi que les jours de retard à l'annonce de l'arrivée du bateau s'ajoutent au délai de planche, sans préjudice des dommages et intérêts que le destinataire pourrait réclamer.*

#### Article 10

*Le destinataire doit se présenter au lieu de destination le jour même de l'arrivée du bateau.*

*Si le destinataire refuse la marchandise ou s'il ne s'est pas fait connaître à l'expiration du délai de planche, le transporteur peut faire procéder d'office et sans formalité, pour le compte et aux risques et périls du desti-*

*nataire, au déchargement de la marchandise sur quai ou en magasin ou en demander le dépôt en mains tierces avec mandat d'en faire effectuer la vente par autorité de justice, jusqu'à concurrence du montant du fret, des surestaries et des frais.*

#### Article 11

*Les marchandises ne sont délivrées au destinataire que contre remise du connaissement et du paiement du prix du fret.*

*L'expéditeur est garant du paiement au transporteur des surestaries au déchargement.*

*Le destinataire doit donner décharge au transporteur dans les conditions déterminées soit par l'article 16 de l'arrêté du 29 juin 1942, soit par le contrat de transport.*

#### Article 12

*Le transporteur produit au courtier qui rédige le connaissement la police d'assurance couvrant sa responsabilité de transporteur. Mention de cette production est faite par le courtier sur le connaissement.*

*A la demande du transporteur, le courtier vérifie les endos du connaissement et l'identité du destinataire.*

*Le courtier d'un transport sous connaissement perçoit en sus de la commission prévue par l'article 8 de l'arrêté du 29 juin 1942 une commission supplémentaire payée par l'expéditeur et dont le taux ne pourra dépasser un pour mille de la valeur de la marchandise.*

#### Article 13

*L'arrêté du 25 juin 1945 relatif aux conventions d'affrètement pour la navigation intérieure et l'organisation de la profession de courtier de fret est abrogé.*

**6.510.** In bijlage bij het Arrêté van 20 juli 1960 wordt de inhoud van het binnenvaartcognossement omschreven:

#### Article Annexe

*En exécution de la convention d'affrètement en date du ....*

*Intervenue entre :*

*Expéditeur : M. ....*

*- adresse : ....*

*Transporteur : M. ....*

*- adresse : ....*

*Courtier : M. ....*

*- adresse : ....*

*Il a été reçu à ... par le tableau ... les marchandises ci-dessous :*

*Echelles :*

*- V = à vide, C = à charge.*

*Enfoncement du bateau :*

*(tableau non reproduit, voir au Journal officiel).*

*Marque : réserves.*

*Numéro : ....*

*Nombre de colis : ....*

*Nature et contenu des colis suivant déclaration des chargeurs : ....*

*Poids déclaré en kg : ....*

*A destination de : ....*

*Nom du destinataire : ... (ou à son ordre).*

*Adresse : ....*

*Lieu de déchargement : ....*

*Correspondant :*

*- nom : ....*

- adresse : ....  
*A transporter dans le délai approximatif de ... (aux conditions stipulées au dos ; contre paiement du fret, des frais et des remboursement ci-dessus indiqués : ....*  
*Selon règlement :*  
*Accomptes reçus, règlement du solde : ....*  
*Délai de planche au déchargement : ....*  
*Courtier : ....*  
*Taux des surestaries : ....*  
*Commission d'affrètement : ....*  
*Valeur de la marchandise déclarée par le chargeur : ....*  
*Assurance de la marchandise : ....*  
*Assurance responsabilité du transporteur : ....*  
*Visa du courtier : ....*  
*Fait à ..., le ...*  
*L'expéditeur, ...*  
*Le transporteur, ...*  
*Le courtier, ....*  
*Le transport est conclu selon convention d'affrètement passée dans les condition prévues par la loi du 22 mars 1941 et les textes d'application.*  
*Marchandise à livrer à l'ordre de ... (signature).*  
*Certificat de déchargement.*  
*Nous (nom ou raison sociale et adresse) ... certifions avoir déchargé le bateau ... selon connaissance :*  
*Arrivé le : ....*  
*Déchargement commencé le : ....*  
*Déchargement terminé le : ....*  
*Observations : ....*  
*Date et signature.*

- LUXEMBURG

**6.511.** Het CMNI-Verdrag werd door Luxemburg geratificeerd op 25 maart 2004.

Uit de parlementaire voorbereiding van de Luxemburgse *Loi du 19 février 2004 portant approbation de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), faite à Budapest, le 22 juin 2001*, blijkt dat de wetgever het niet nuttig achtte om het CMNI-Verdrag van toepassing te maken op nationaal vervoer van goederen over de binnenwateren<sup>347</sup>. Het CMNI-Verdrag is in Luxemburg bijgevolg enkel van toepassing op vervoerovereenkomsten voor internationaal vervoer.

Luxemburg legde ook geen verklaringen af overeenkomstig de artikelen 30<sup>348</sup> en 32<sup>349</sup> van het CMNI-Verdrag.

Luxemburg heeft geen specifieke wetsbepalingen die van toepassing zijn op overeenkomsten voor nationaal vervoer van goederen over de binnenwateren. Op vervoerovereenkomsten die betrekking hebben op nationaal vervoer van goederen over de binnenwateren zijn algemene ver-

<sup>347</sup> Chambre des Députés, session ordinaire 2002-2003, nr. 5051, 2.

<sup>348</sup> In de Memorie van Toelichting wordt deze problematiek zelfs niet behandeld (zie Chambre des Députés, session ordinaire 2002-2003, nr. 5051, 2-3).

<sup>349</sup> Chambre des Députés, session ordinaire 2002-2003, nr. 5051, 2.

voersrechtelijke bepalingen van toepassing die zich bevinden in de Luxemburgse *Code Civil* (art. 1782 tot 1786) en *Code de Commerce* (art. 96 tot 108).

- NEDERLAND

**6.512.** Het CMNI-Verdrag werd door Nederland geratificeerd op 20 juni 2006.

Nederland heeft gebruik gemaakt van de door artikel 31 van het CMNI-Verdrag geboden mogelijkheid om het verdragsregime van toepassing te maken op zuiver nationaal vervoer en vervoer om niet. Artikel 2 van de Nederlandse wet van 16 februari 2006 tot goedkeuring en uitvoering van het op 22 juni 2001 te Boedapest tot stand gekomen Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), luidt als volgt:

*Goedgekeurd wordt dat bij de binding van het Koninkrijk aan het in artikel 1 genoemde verdrag voor Nederland verklaringen als bedoeld in artikel 31 onder a en b worden afgelegd, inhoudende dat partijen bij vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering op Nederlands grondgebied gelegen zijn, bij overeenkomst CMNI van toepassing kunnen verklaren alsmede dat CMNI ook vervoer om niet behelst.*

Hieruit blijkt dat het CMNI naar Nederlands recht van toepassing is op zuiver nationaal vervoer indien partijen dit overeenkomen en op vervoer om niet. Indien partijen niets overeenkomen blijven de nationaalrechtelijke bepalingen van toepassing.

Nederland legde geen verklaringen af overeenkomstig de artikelen 30<sup>350</sup> en 32 van het CMNI-Verdrag.

De nationaalrechtelijke bepalingen verschillen niet wezenlijk van de bepalingen van het CMNI-Verdrag. De Nederlandse regering verklaarde in dit verband:

*Op hoofdlijnen stemt CMNI overeen met het reeds in boek 8 BW opgenomen binnenvaartrecht. Er zijn echter enkele verschillen waarvan de volgende de belangrijkste zijn. Artikel 20 CMNI bevat een andere aansprakelijkheidsbeperking dan artikel 8:905 BW. Voorts bevat artikel 25, tweede lid, onder a, CMNI de mogelijkheid om de aansprakelijkheid voor nautische fouten contractueel uit te sluiten, terwijl artikel 8:901 BW daarvoor een wettelijke uitsluiting regelt. Daarnaast verplicht artikel 11, eerste lid, CMNI de vervoerder er toe om voor elk vervoer een vervoersdocument op te maken. Artikel 8:915 BW biedt zowel de afzender als de vervoerder de mogelijkheid om een vervoersdocument op te maken, maar verplicht daartoe niet. Ingevolge artikel 8:916 BW is de vervoerder slechts verplicht op verzoek van de afzender een cognossement op te stellen<sup>351</sup>.*

Indien het CMNI-Verdrag niet van toepassing is, zijn de bepalingen van Titel 10 (Exploitatie) van Deel III (Binnenvaartrecht) van Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk wetboek van toepassing.

Luidens artikel 880 van Afdeling 1 (Algemene bepaling) zijn de artikelen 361 tot en met 366 van overeenkomstige toepassing op de exploitatie van binnenschepen. De bepalingen waarnaar wordt verwezen zijn terug te vinden in Afdeling 1 (Algemene bepalingen) van Titel 5 (Exploitatie) van deel II (Zeerecht) van Boek 8<sup>352</sup>. De specifieke op overeenkomsten van goederenvervoer over de

<sup>350</sup> Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2004–2005, 29 943, nr. 3, 7.

<sup>351</sup> Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2004–2005, 29 943, nr. 3, 2.

<sup>352</sup> Zie de teksten *supra*, nr. 6.34.

binnenwateren toepasselijke bepalingen bevinden zich in Afdeling 2 (Overeenkomst van goederenvervoer over binnenwateren) en luiden als volgt:

#### Artikel 889

*Partijen kunnen overeenkomen dat in afwijking van de afdelingen 1 en 2 alsmede in afwijking van afdeling 1 van titel 20 de bepalingen van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) op het vervoer van toepassing zijn.*

#### Artikel 890

- 1. De overeenkomst van goederenvervoer in de zin van deze titel is de overeenkomst van goederenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt aan boord van een schip zaken uitsluitend over binnenwateren te vervoeren.*
- 2. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat deze beide wateren bevaart, wordt als vervoer over binnenwateren beschouwd, mits het varen van dit schip over zee kennelijk ondergeschikt is aan het varen over binnenwateren.*
- 3. Vervoer over zee en binnenwateren aan boord van een en eenzelfde schip, dat zonder eigen beweegkracht deze beide wateren bevaart, wordt beschouwd als vervoer over binnenwateren voor zover, met inachtneming tevens van het tweede lid van dit artikel, het varen van het beweegkracht overbrengende schip als varen over binnenwateren wordt beschouwd. Voor zover dit niet het geval is, wordt het als vervoer over zee beschouwd.*
- 4. Deze afdeling is niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoeren van poststukken ter uitvoering van de universele postdienst bedoeld in de Postwet 2009 of onder een internationale postovereenkomst. Onder voorbehoud van artikel 980 is deze afdeling niet van toepassing op overeenkomsten tot het vervoeren van bagage.*

#### Artikel 891

*Deze afdeling laat de titels 7 en 12 van dit boek onverlet.*

#### Artikel 892

- 1. Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip, dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbevrachting, geheel of gedeeltelijk en al dan niet op tijdbasis (tijdbevrachting of reisbevrachting) ter beschikking stelt van de afzender.*
- 2. De overeenkomst van vletten is de tijdbevrachting strekkende tot vervoer van zaken binnen een haven-complex.*
- 3. Ruimtebevrachting is de reisbevrachting tegen een naar inhoud van het schip bepaalde vracht.*
- 4. Onder "vervrachter" is in deze afdeling de in het eerste lid genoemde vervoerder, onder "bevrachter" de aldaar genoemde afzender te verstaan.*

#### Artikel 893

*De wetbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op terbeschikkingstelling van een schip, anders dan bij wijze van rompbevrachting, niet van toepassing.*

#### Artikel 894

- 1. Bij eigendomsovergang van een tevoren vervracht, al dan niet teboekstaand, schip op een derde volgt deze in alle rechten en verplichtingen van de vervrachter op, die nochtans naast de nieuwe eigenaar aan de overeenkomst gebonden blijft.*
- 2. Rechten en verplichtingen, welke vóór de eigendomsovergang opeisbaar zijn geworden, gaan op de derde niet over.*

#### Artikel 895

*De vervoerder is verplicht ten vervoer ontvangen zaken ter bestemming af te leveren en wel in de staat waarin hij hen heeft ontvangen.*

#### Artikel 896

*Onverminderd artikel 895 is de vervoerder verplicht ten vervoer ontvangen zaken zonder vertraging te vervoeren.*

#### Artikel 897

- 1. In geval van tijdbevrachting is de vervrachter verplicht de schipper opdracht te geven binnen de grenzen door de overeenkomst gesteld de orders van de bevrachter op te volgen. De vervrachter staat er voor in, dat de schipper de hem gegeven opdracht nakomt.*
- 2. De bevrachter staat er voor in, dat het schip de plekken of plaatsen, waarheen hij het ter inlading, lossing of anderszins op grond van het eerste lid beveelt te gaan, veilig kan bereiken, innemen en verlaten. Indien deze plekken of plaatsen blijken niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de schipper, door de hem gegeven orders op te volgen, onredelijk handelde.*
- 3. Onverminderd artikel 943 wordt de bevrachter mede verbonden door en kan hij rechten ontleen aan een rechtsbehandeling, die de schipper ingevolge het eerste lid van dit artikel verricht. Onder rechtsbehandeling is hier het in ontvangst nemen van een verklaring begrepen.*

#### Artikel 898

- 1. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een beschadiging, voor zover deze is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een vervoerder de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen.*
- 2. Ten aanzien van deugdelijkheid en geschiktheid van het schip en van het materiaal, waarvan hij zich bedient of die hij ter beschikking stelt, is van de vervoerder de zorg vereist van een zorgvuldig vervoerder, die aan boord van eigen schip vervoert en gebruik maakt van eigen materiaal. Voor ondeugdelijkheid of ongeschiktheid van materiaal, dat door afzender of ontvanger ter beschikking van de vervoerder is gesteld, is de vervoerder niet aansprakelijk, voor zover een zorgvuldig vervoerder zich van zulk materiaal zou hebben bediend.*
- 3. Onder beschadiging worden mede verstaan geheel of gedeeltelijk verlies van zaken, vertraging, alsmede ieder ander schade veroorzakend feit.*

#### Artikel 899

*Vermoed wordt dat een zorgvuldig vervoerder de volgende omstandigheden niet heeft kunnen vermijden:*

- a. brand;*
- b. ontploffing;*
- c. hitte;*
- d. koude;*
- e. optreden van knaagdieren of ongedierte;*
- f. bederf;*
- g. lekkage;*
- h. smelting;*
- i. ontvlaming;*
- j. corrosie.*

#### Artikel 900

*Wanneer vervoerde zaken een beschadiging of een verlies lijden, waaraan zij door hun aard licht onderhevig zijn, wanneer levende dieren doodgaan of beschadigd worden, of wanneer door de afzender in een laadkist gestuwde zaken bij onbeschadigde laadkist een beschadiging of een verlies lijden, wordt vermoed dat de ver-*

voerder noch de omstandigheid die deze beschadiging of dit verlies veroorzaakte heeft kunnen vermijden, noch heeft kunnen verhinderen, dat deze omstandigheid tot deze beschadiging of dit verlies leidde.

#### Artikel 901

1. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een beschadiging voor zover deze, hoe dan ook, is veroorzaakt door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van één of meer opvarenden van het schip, de sleepboot of de duwboot, gepleegd bij de navigatie daarvan, tenzij de navigatiefout niet zou zijn gemaakt indien de vervoerder bij de keuze van deze personen gehandeld zou hebben als van een zorgvuldig vervoerder mag worden verwacht. Het in de vorige zin bepaalde geldt ook voor zover de beschadiging mede werd veroorzaakt door een na de navigatiefout opgekomen omstandigheid, die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen. Fouten gepleegd bij het samenstellen van een sleep of van een duweendheid zijn navigatiefouten als hier bedoeld.
2. Voor schade ontstaan door eigen navigatiefouten is de vervoerder slechts aansprakelijk, wanneer hij deze beging hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
3. Onder beschadiging worden mede verstaan geheel of gedeeltelijk verlies van zaken, vertraging, alsmede ieder ander schade veroorzakend feit.

#### Artikel 902

1. Nietig is ieder beding, waarbij de ingevolge artikel 895 op de vervoerder drukkende aansprakelijkheid of bewijslast op andere wijze wordt verminderd dan in deze afdeling is voorzien, tenzij het betreft:
  - a. beschadiging opgekomen vóór of voortvloeiend uit een omstandigheid liggend vóór het laden in of na het lossen uit het schip;
  - b. het vervoer van zaken, die door hun karakter of gesteldheid een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen en welker vervoer moet geschieden onder omstandigheden of op voorwaarden, die een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen. Het hier bepaalde geldt echter slechts, wanneer voor het vervoer van deze zaken geen cognossement aan order of toonder, doch een blijkens zijn bewoordingen onverhandelbaar document is afgegeven en het niet betreft een gewone handelslading, verscheept bij gelegenheid van een gewone handelsverrichting.
2. In afwijking van het eerste lid staat het partijen vrij bij een in het bijzonder ten aanzien van het voorgenomen vervoer aangegane en in een afzonderlijk, niet naar in een ander geschrift voorkomende bedingen verwijzend, geschrift neergelegde overeenkomst te bedingen dat de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade ontstaan door een beschadiging, voor zover deze is veroorzaakt door een in die overeenkomst ondubbelzinnig omschreven wijze van behandeling der zaken dan wel ondengdelijkheid of ongeschiktheid van schip of materiaal. Ondanks zulk een beding blijft de vervoerder aansprakelijk voor door de omschreven wijze van behandeling dan wel ondengdelijkheid of ongeschiktheid veroorzaakte beschadiging, voor zover een zorgvuldig vervoerder deze had kunnen verhinderen.
3. Wordt voor het vervoer een cognossement of ander document afgegeven, dan moet, op straffe van nietigheid van een beding als bedoeld in het tweede lid, daarin uitdrukkelijk worden verwezen naar dit afzonderlijke geschrift.
4. Onder beschadiging worden mede verstaan niet-aflevering en geheel of gedeeltelijk verlies van zaken.

#### Artikel 903

1. Voor zover de vervoerder aansprakelijk is wegens niet nakomen van de op hem uit hoofde van de artikelen 895 en 896 rustende verplichtingen, heeft de afzender geen ander recht dan betaling te vorderen van een bedrag, dat wordt berekend met inachtneming van de waarde welke zaken als de ten vervoer ontvangene zouden hebben gehad zoals, ten tijde waarop en ter plaatse waar, zij zijn afgeleverd of zij hadden moeten zijn afgeleverd.
2. De in het eerste lid genoemde waarde wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of, wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de normale waarde van zaken van dezelfde aard en hoedanigheid.



3. De vervoerder is in geen geval aansprakelijk voor verlies of schade van of aan zaken of met betrekking tot deze, indien aard of waarde daarvan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk is opgegeven en, indien een cognossement is afgegeven, daarin verkeerdelijk is opgenomen.

4. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel ten nadele van de vervoerder wordt afgeweken.

#### Artikel 904

1. Indien met betrekking tot een zaak hulploon, een bijdrage in avarij-grosse of een schadevergoeding uit hoofde van artikel 951 is verschuldigd, wordt deze aangemerkt als een waardevermindering van die zaak.

2. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel ten nadele van de vervoerder wordt afgeweken.

#### Artikel 905

1. Voor zover de vervoerder aansprakelijk is wegens niet nakomen van de op hem uit hoofde van de artikelen 895 en 896 rustende verplichtingen, is hij niet aansprakelijk boven bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen bedragen.

2. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel ten nadele van de vervoerder wordt afgeweken.

#### Artikel 906

1. De vervoerder kan zich niet beroepen op enige beperking van zijn aansprakelijkheid, voor zover de schade is ontstaan uit zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

2. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.

#### Artikel 907

De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat de overeengekomen zaken, door welke oorzaak dan ook, niet op de overeengekomen plaats en tijd te zijner beschikking zijn.

#### Artikel 908

1. Alvorens zaken ter beschikking van de vervoerder zijn gesteld, is de afzender bevoegd de overeenkomst op te zeggen.

2. Zijn bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, door welke oorzaak dan ook, in het geheel geen zaken ter beschikking van de vervoerder, dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen.

3. Zijn bij het verstrijken van de in het tweede lid bedoelde tijd, door welke oorzaak dan ook, de overeengekomen zaken slechts gedeeltelijk ter beschikking van de vervoerder dan is deze, zonder dat enige ingebrekestelling is vereist, bevoegd de overeenkomst op te zeggen dan wel de reis te aanvaarden. De afzender is op verlangen van de vervoerder in geval van opzegging van de overeenkomst verplicht tot lossing van de reeds gestuwde zaken of, in geval de vervoerder de reis aanvaardt en het vertrek van het schip zonder herstuwning van de reeds gestuwde zaken niet mogelijk is, tot deze herstuwning.

4. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving of enig ander bericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst, doch niet vóór lossing van de zaken.

5. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt tengevolge van de opzegging, van de aanvaarding van de reis, dan wel van lossing of herstuwning van reeds ingenomen zaken.

6. Dit artikel is niet van toepassing in geval van tijdbevrachting.

#### Artikel 909

1. In geval van reisbevrachting is de vervrachter na ontvangst van wat hij van de bevrachter heeft te vorderen, op diens verlangen verplicht de reis te aanvaarden met een gedeelte der overeengekomen zaken. De bevrachter is verplicht de vervrachter de vracht over de niet ter beschikking gestelde zaken vóór het begin van het vervoer te voldoen.

2. De vervoerster is bevoegd in plaats van de ontbrekende zaken andere aan te nemen. Hij is niet gehouden de vracht, die hij voor het vervoer van deze zaken ontvangt, met de bevrachter te verrekenen, behalve voor zover hij zijnerzijds van de bevrachter vracht over niet ter beschikking gestelde zaken heeft geïnd of gevorderd.

3. Is vertrek niet mogelijk zonder herstuning van de reeds gestunde zaken, dan is de bevrachter op verlangen van de vervoerster tot deze herstuning verplicht. Hij is bovendien verplicht de vervoerster de schade te vergoeden die deze door herstuning van reeds ingenomen zaken lijdt.

#### Artikel 910

1. De afzender is verplicht de vervoerder omtrent de zaken alsmede omtrent de behandeling daarvan tijdig al die opgaven te doen, waartoe hij in staat is of behoort te zijn, en waarvan hij weet of behoort te weten, dat zij voor de vervoerder van belang zijn, tenzij hij mag aannemen dat de vervoerder deze gegevens kent.

2. De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.

3. Is bij het verstrijken van de tijd, waarbinnen de zaken ter beschikking van de vervoerder moeten zijn gesteld, door welke oorzaak dan ook, niet of slechts gedeeltelijk voldaan aan de in het eerste lid van dit artikel genoemde verplichting van de afzender, dan zijn, behalve in het geval van tijdbevrachting, het tweede, derde, vierde en vijfde lid van artikel 908 en het vijfde lid van artikel 911 van overeenkomstige toepassing.

#### Artikel 911

1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die deze lijdt doordat, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig zijn de documenten en inlichtingen, die van de zijde van de afzender vereist zijn voor het vervoer dan wel ter voldoening aan vóór de aflevering van de zaken te vervullen douane- en andere formaliteiten.

2. De vervoerder is verplicht redelijke zorg aan te wenden dat de documenten, die in zijn handen zijn gesteld, niet verloren gaan of onjuist worden behandeld. Een door hem terzake verschuldigde schadevergoeding zal die, verschuldigd uit hoofde van de artikelen 903 tot en met 906 in geval van verlies van de zaken, niet overschrijden.

3. De vervoerder is niet gehouden, doch wel gerechtigd, te onderzoeken of de hem gedane opgaven juist en volledig zijn.

4. Zijn bij het verstrijken van de tijd waarbinnen de in het eerste lid genoemde documenten en inlichtingen aanwezig moeten zijn, deze, door welke oorzaak dan ook, niet naar behoren aanwezig, dan zijn, behalve in het geval van tijdbevrachting, het tweede, derde, vierde en vijfde lid van artikel 908 van overeenkomstige toepassing.

5. Indien door het niet naar behoren aanwezig zijn van de in dit artikel bedoelde documenten of inlichtingen vervoer van zaken van de betrokken of van een andere afzender op de onderhavige reis wordt verlengd ten gevolge van vertraging in de aanvang of het verloop daarvan, zal de schadevergoeding niet minder bedragen dan het overliggend over het aantal uren, waarmee het vervoer is verlengd.

#### Artikel 912

1. Wanneer vóór of bij de aanbidding van de zaken aan de vervoerder omstandigheden aan de zijde van een der partijen zich opdoen of naar voren komen, die haar wederpartij bij het sluiten van de overeenkomst niet behoefde te kennen, doch die, indien zij haar wel bekend waren geweest, redelijkerwijs voor haar grond hadden opgeleverd de vervoerovereenkomst niet of op andere voorwaarden aan te gaan, is deze wederpartij bevoegd de overeenkomst op te zeggen.

2. De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving of enig ander bericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is en de overeenkomst eindigt op het ogenblik van ontvangst daarvan.

3. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na opzegging der overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.

## Artikel 913

1. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, die materiaal, dat hij deze ter beschikking stelde of zaken die deze ten vervoer ontving dan wel de behandeling daarvan, de vervoerder berokkendende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig afzender van de ten vervoer ontvangen zaken niet heeft kunnen vermijden en waarvan zulke een afzender de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.
2. Dit artikel laat artikel 914 en de bepalingen nopens avarij-grosse onverlet.

## Artikel 914

1. Ten vervoer ontvangen zaken, die een zorgvuldig vervoerder, indien hij geweten zou hebben dat zij na hun inontvangstneming gevaar zouden kunnen opleveren, met het oog daarop niet ten vervoer zou hebben willen ontvangen, mogen door hem op ieder ogenblik en op iedere plaats worden gelost, vernietigd dan wel op andere wijze onschadelijk gemaakt. Ten aanzien van ten vervoer ontvangen zaken, waarvan de vervoerder de gevaarlijkheid heeft gekend, geldt hetzelfde doch slechts dan wanneer zij onmiddellijk dreigend gevaar opleveren.
2. Indien de vervoerder op grond van het eerste lid gerechtigd is tot lossen, vernietigen of op andere wijze onschadelijk maken van zaken, is de afzender op verlangen van de vervoerder en wanneer hem dit redelijkerwijs mogelijk is, verplicht deze maatregel te nemen.
3. Door het treffen van de in het eerste of tweede lid bedoelde maatregel eindigt de overeenkomst met betrekking tot de daar genoemde zaken, doch, indien deze alsnog worden gelost, eerst na deze lossing. De vervoerder verwittigt zo mogelijk de afzender, degeen aan wie de zaken moeten worden afgeleverd en degeen, aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkernijs afgegeven vrachtbrief of cognossement bericht van aankomst van het schip moet zenden. Dit lid is niet van toepassing met betrekking tot zaken die de vervoerder na het treffen van de in het eerste of tweede lid bedoelde maatregel alsnog naar hun bestemming vervoert.
4. Naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid zijn partijen na beëindiging van de overeenkomst verplicht elkaar de daardoor geleden schade te vergoeden.
5. Indien zaken na beëindiging van de overeenkomst alsnog in feite worden afgeleverd, wordt vermoed, dat zij zich op het ogenblik van beëindiging van de overeenkomst bevonden in de staat, waarin zij feitelijk zijn afgeleverd; worden zij niet afgeleverd, dan wordt vermoed, dat zij op het ogenblik van beëindiging van de overeenkomst verloren zijn gegaan.
6. Indien de afzender na feitelijke aflevering een zaak niet naar haar bestemming vervoert, wordt het verschil tussen de waarden ter bestemming en ter plaatse van de aflevering, beide als bedoeld in het tweede lid van artikel 903, aangemerkt als waardevermindering van die zaak. Vervoert de afzender een zaak na de feitelijke aflevering alsnog naar haar bestemming, dan worden de kosten die hij te dien einde maakt aangemerkt als waardevermindering van die zaak.
7. Op de feitelijke aflevering is het tussen partijen overeengekomene alsmede het in deze afdeling nopens de aflevering van zaken bepaalde van toepassing, met dien verstande, dat deze feitelijke aflevering niet op grond van de tweede zin van het eerste lid of op grond van het derde lid van artikel 947 de vracht verschuldigd doet zijn. De artikelen 955, 956 en 957 zijn van overeenkomstige toepassing.
8. Dit artikel laat de bepalingen nopens avarij-grosse onverlet.
9. Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste of het tweede lid van dit artikel wordt afgeweken.

## Artikel 915

1. Zowel de afzender als de vervoerder kunnen terzake van het vervoer een document (vrachtbrief) opmaken en verlangen dat dit of een mogelijkernijs door hun wederpartij opgemaakt document, door hun wederpartij wordt getekend en aan hen wordt afgegeven. Dit document kan noch aan order noch aan toonder worden gesteld. De ondertekening kan worden gedrukt of door een stempel dan wel enig ander kenmerk van oorsprong worden vervangen.
2. In de vrachtbrief worden aan de hand van door de afzender te verstrekken gegevens vermeld:
  - a. de ten vervoer ontvangen zaken,
  - b. de plaats waar de vervoerder de zaken ten vervoer heeft ontvangen,

c. de plaats waarheen de vervoerder op zich neemt de zaken te vervoeren,

d. de geadresseerde,

e. de vracht,

f. al hetgeen overigens aan afzender en vervoerder gezamenlijk goedgeeft.

De afzender staat in voor de juistheid, op het oogenblik van inontvangstneming van de zaken, van de door hem verstrekte gegevens.

3. Ondertekening door de afzender houdt op zichzelf niet in, dat hij de juistheid erkent van de aantekeningen die de vervoerder op de vrachtbrief ten aanzien van de zaken plaatste.

#### Artikel 916

1. Op verlangen van de afzender, geuit voor de inlading een aanvang neemt, is de vervoerder verplicht voor zaken, die hij ten vervoer ontving, een cognossement op te maken, te dateren, te ondertekenen en tegen inbrekking van een ontvangstbewijs of ligcognossement, dat door hem mocht zijn afgegeven, aan de afzender af te geven. De afzender is verplicht de gegevens, die nodig zijn voor het opmaken van het cognossement te verstrekken en staat in voor de juistheid daarvan op het oogenblik van de inontvangstneming van de zaken. Op verlangen van de vervoerder is de afzender verplicht het cognossement mede te ondertekenen of hem een ondertekend afschrift daarvan ter hand te stellen.

2. Wanneer de zaken voor zij ten vervoer zijn ingeladen door de vervoerder worden ontvangen, is deze op verlangen van de afzender verplicht een ontvangstbewijs of een voorlopig cognossement op te maken, te dateren, te ondertekenen en af te geven. De afzender is verplicht de gegevens, die nodig zijn voor het opmaken van dit document, te verstrekken en hij staat in voor de juistheid daarvan op het oogenblik van de inontvangstneming van de zaken.

3. Nadat de inlading is voltooid, is de vervoerder op verlangen van de afzender verplicht een dergelijk voorlopig cognossement hetzij om te ruilen tegen een cognossement, als in het eerste lid bedoeld, hetzij op het voorlopige cognossement de naam van het schip of de schepen, aan boord waarvan de zaken werden geladen, en de datum of de data van de inlading aan te tekenen en vervolgens deze gegevens te ondertekenen.

4. De ondertekening kan worden gedrukt of door een stempel dan wel enig ander kenmerk van oorsprong worden vervangen.

#### Artikel 917

Indien een vervoerovereenkomst is gesloten en bovendien een cognossement is afgegeven, wordt, behoudens artikel 940 tweede lid, tweede volzin, de rechtsverhouding tussen de vervoerder en de afzender door de bedingen van de vervoerovereenkomst en niet door die van dit cognossement beheerst. Behoudens het in artikel 940 eerste lid gestelde vereiste van houderschap van het cognossement, strekt dit hun dan slechts tot bewijs van de ontvangst der zaken door de vervoerder.

#### Artikel 918

Het cognossement, voor zover het geen ligcognossement is, vermeldt de ten vervoer ontvangen zaken, de plaats waar de vervoerder hen ten vervoer heeft ontvangen, de plaats waarheen de vervoerder op zich neemt hen te vervoeren, het schip aan boord waarvan de zaken worden geladen, en de geadresseerde.

#### Artikel 919

1. In het cognossement wordt de geadresseerde, ter keuze van de afzender, aangegeven hetzij bij name of andere aanduiding, hetzij als order van de afzender of van een ander, hetzij als toonder. Op verlangen van de vervoerder wordt vermeld aan wie deze kennis kan geven dat hij gereed is te lossen.

2. De enkele woorden "aan order" worden geacht de order van de afzender aan te geven.

#### Artikel 920

De verhandelbare exemplaren van een cognossement, waarin is vermeld hoeveel van deze exemplaren in het geheel zijn afgegeven, gelden alle voor één en één voor alle.

#### Artikel 921

1. Het *cognossement* bewijst, behoudens tegenbewijs, dat de vervoerder de zaken heeft ontvangen en wel wat hun aard betreft, zoals deze daarin in het algemeen zijn omschreven en overigens zoals deze daarin naar aantal, gewicht of maat zijn vermeld. Tegenbewijs tegen het *cognossement* wordt niet toegelaten, wanneer het is overgedragen aan een derde te goeder trouw.
2. Indien in het *cognossement* de clausule: "aard, aantal, maat of gewicht onbekend" of enige andere clausule van dergelijke strekking is opgenomen, binden zodanige in het *cognossement* voorkomende vermeldingen omtrent de zaken de vervoerder niet, tenzij bewezen wordt, dat hij de aard, het aantal, de maat of het gewicht der zaken heeft gekend of had behoren te kennen.
3. Een *cognossement*, dat de uiterlijke zichtbare staat of gesteldheid van de zaak niet vermeldt, levert, behoudens tegenbewijs dat ook jegens een derde mogelijk is, een vermoeden op dat de vervoerder die zaak voor zoover uiterlijk zichtbaar in goede staat of gesteldheid heeft ontvangen.
4. Ondertekening door de afzender van het *cognossement* of van een afschrift daarvan houdt op zichzelf niet in, dat hij de juistheid erkent van de aantekeningen die de vervoerder daarop ten aanzien van de zaken plaatste.

#### Artikel 922

1. Verwijzingen in het *cognossement* worden geacht slechts die bedingen daarin in te voegen, die voor degeen, jegens wie daarop een beroep wordt gedaan, duidelijk kenbaar zijn.
2. Een dergelijke beroep is slechts mogelijk voor hem, die op schriftelijk verlangen van degeen jegens wie dit beroep kan worden gedaan of wordt gedaan, aan deze onverwijld die bedingen heeft doen toekomen.
3. Nietig is ieder beding, waarbij van het tweede lid van dit artikel wordt afgeweken.

#### Artikel 923

Een *cognossement* aan order wordt geleverd op de wijze als aangegeven in afdeling 2 van Titel 4 van Boek 3.

#### Artikel 924

Levering van het *cognossement* vòòr de aflevering van de daarin vermelde zaken door de vervoerder geldt als levering van die zaken.

#### Artikel 925

De vervoerder is verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen; in geval van tijdbevrachting is echter artikel 897 van toepassing en in geval van reisbevrachting artikel 926.

#### Artikel 926

1. In geval van reisbevrachting is de bevrachter verplicht de plek van inlading en lossing tijdig aan te wijzen.
2. Hij moet daartoe aanwijzen een plek, waar het schip veilig kan komen, liggen, laden of lossen en waarvandaan het veilig kan vertrekken.
3. Indien de aangewezen plek niet beschikbaar is, lopen laad- en lostijd zoals zij gelopen zouden hebben wanneer deze plek wel beschikbaar zou zijn geweest.
4. Wanneer de bevrachter niet aan deze verplichting voldoet, is de verrachter zonder dat enige aanmaning is vereist bevoegd zelf de plek van inlading of lossing aan te wijzen.
5. Indien de bevrachter meer dan één plek aanwijst, geldt de tijd nodig voor het verhalen als gebruikte laad- of lostijd. De kosten van verhalen zijn voor zijn rekening.
6. De bevrachter staat er voor in, dat het schip op de plek, die hij op grond van het eerste lid ter inlading of lossing aanwijst, veilig kan komen, liggen, laden of lossen en daarvandaan veilig kan vertrekken. Indien deze plek blijkt niet aan deze vereisten te voldoen, is de bevrachter slechts in zoverre niet aansprakelijk als de schipper, door de hem gegeven aanwijzing op te volgen, onredelijk handelde.

#### Artikel 927

*Wanneer in geval van reisbevrachting de bevrachter de bevoegdheid heeft laad- of loshaven nader aan te wijzen, is artikel 926 van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 928

*In geval van ruimtebevrachting zijn alle kosten en tijdverlet, veroorzaakt om het schip de plek waar het ter beschikking moet worden gesteld te doen bereiken, ten laste van de bevrachter. De vergoeding voor tijdverlet zal niet minder bedragen dan het overliggeld voor de gebezigde uren.*

#### Artikel 929

- 1. De vervoerder is verplicht het schip ter inlading en ter lossing beschikbaar te stellen.*
- 2. De afzender is verplicht de zaken aan boord van het schip te laden en te stuwen en de ontvanger is verplicht hen uit het schip te lossen. Wanneer de vervoerder daarbij aanwijzingen geeft voor de veiligheid van de vaart of ter voorkoming van schade zijn zij verplicht deze op te volgen.*

#### Artikel 929a

- 1. De vervoerder stelt het schip aan de afzender ter beschikking met ten minste de krachtens de Waterwet en bij algemene maatregel van bestuur bepaalde losstandaard. Zodra met het laden een aanvang is gemaakt, wordt het schip geacht aan dit vereiste te voldoen.*
- 2. De afzender en de ontvanger – en in geval zij van een overslaginstallatie gebruik maken in hun plaats de exploitant daarvan – zijn jegens elkaar en jegens de vervoerder verplicht de voor ieder van hen krachtens de Wet milieubeheer of de Waterwet en bij algemene maatregel van bestuur voorgeschreven maatregelen met betrekking tot het laden en lossen van het schip te treffen. Voor zover het betreft hun onderlinge verplichtingen kunnen de afzender en de ontvanger anders overeenkomen dan uit de vorige volzin voortvloeit.*
- 3. Nietig is ieder beding, waarbij van het eerste of tweede lid op andere wijze wordt afgeweken dan volgens die leden geoorloofd is.*

#### Artikel 930

- 1. De laadtijd gaat in op de dag volgende op die waarop de vervoerder aan de afzender of aan een door deze aangewezen persoon het schip heeft gemeld.*
- 2. Indien het de afzender bekend is, dat het schip zich op de dag van het sluiten van de overeenkomst in de laadplaats bevindt, wordt de vervoerder beschouwd als op die dag de in het eerste lid bedoelde melding te hebben verricht.*

#### Artikel 931

- 1. Voor zover de vervoerder verplicht is tot laden, is hij gehouden zulks in de overeengekomen laadtijd te doen.*
- 2. Voor zover de afzender verplicht is tot laden of stuwen, staat hij er voor in dat zulks in de overeengekomen laadtijd geschiedt.*
- 3. Wanneer overligtijd is bedongen, is de afzender gerechtigd deze tijd na afloop van de laadtijd voor inlading en stuwning te bezigen.*
- 4. Bepaalt de vervoerovereenkomst overliggeld, doch niet de overligtijd, dan wordt deze tijd vastgesteld op vier opeenvolgende dagen of, als op de ligplek een ander aantal redelijk of gebruikelijk is, op dit aantal.*
- 5. De laadtijd wordt verkort met het aantal uren, dat de belading eerder is aangevangen of de vervoerder het schip op verlangen van de afzender eerder voor belading beschikbaar hield dan het tijdstip, waarop ingevolge het eerste lid van artikel 930 de laadtijd inging. Hij wordt verlengd met het aantal uren, dat het schip na aanvang van de werktijd op de dag, waarop de laadtijd inging, nog niet voor belading beschikbaar was.*
- 6. Laadtijd, bedongen overligtijd en de in het vierde lid bedoelde overligdagen worden, voor zover de afzender tot laden of stuwen verplicht is, verlengd met de uren, dat niet kan worden geladen of gestuwd door schuld van de vervoerder of door omstandigheden gelegen in het schip of in het materiaal van het schip waarvan de vervoerder of de afzender zich bedient. Zij nemen een einde, wanneer belading en stuwning zijn beëindigd.*

#### Artikel 932

1. De afzender is gehouden tot betaling van overliggeld voor de overligtijd met uitzondering van de uren vermeld in de eerste zin van het zesde lid van artikel 931. Hij is bovendien verplicht de vervoerder de schade te vergoeden wanneer, door welke oorzaak dan ook, vervoer van zaken van de betrokken of van een andere afzender op de onderhavige reis wordt verlengd ten gevolge van vertraging in de aanvang of het verloop van dit vervoer, ontstaan doordat de afzender belading en stuwijng niet had voltooid in de laadtijd en de bedongen of wettelijke overligtijd. Deze schadevergoeding zal niet minder bedragen dan het overliggeld over het aantal uren, waarmee het vervoer is verlengd.
2. De wettelijke bepalingen omtrent boetebedingen zijn niet van toepassing op bedingen met betrekking tot overliggeld.
3. Schuldenaren van overliggeld en een mogelijkerwijs uit hoofde van het tweede lid van artikel 931 verschuldigde schadevergoeding zijn tot betaling daarvan hoofdelijk verbonden.
4. Voorts gelden de regels, zo nodig vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur, ten aanzien van het aantal der laad- en losdagen, de berekening van de laad-, los- en overligtijd, het bedrag van het overliggeld, de wijze, waarop het gewicht der te vervoeren of vervoerde zaken wordt bepaald, de duur van de werktijd en de uren, waarop deze begint en eindigt, voor zover niet bij plaatselijke verordening andere uren van aanvang en einde zijn bepaald, en de vergoeding voor of het meetellen van nachten, zaterdagdagen, zondag en daarmede geheel of gedeeltelijk gelijkgestelde dagen, indien des nachts of op genoemde dagen geladen, gestuwd of gelost wordt, alsmede het begin van laad- en lostijd en de dagen en uren, waarop kennisgevingen van laad- of losgereedheid kunnen worden gedaan.

#### Artikel 933

De artikelen 930, 931 en 932 vinden overeenkomstige toepassing op lossen.

#### Artikel 934

1. Behalve in geval van tijd- of reisbevrachting is de vervoerder wanneer, nadat de inlading een aanvang heeft genomen, het schip vergaat of zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet zonder ingrijpende maatregel mogelijk is, na lossing van de zaken bevoegd de overeenkomst te beëindigen, mits hij dit zo spoedig mogelijk doet; een maatregel tot herstel, die lossing van de gehele lading noodzakelijk maakt, wordt daarbij vermoed een ingrijpende maatregel te zijn.
2. Vermoed wordt dat het vergaan of de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de vervoerder komt; voor rekening van de vervoerder komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.
3. De vervoerder verwittigt, zo mogelijk, de afzender, de geadresseerde en degeen aan wie hij volgens de bepalingen van een mogelijkerwijs afgegeven cognossement bericht van gereedheid tot lossen moet zenden.
4. Het vijfde, het zesde en het zevende lid van artikel 914 zijn van toepassing.

#### Artikel 935

1. In geval van tijd- of reisbevrachting is de vervrachter, mits hij dit zo spoedig mogelijk doet, bevoegd de overeenkomst geheel of met betrekking tot een gedeelte der zaken al dan niet uitdrukkelijk op te zeggen, wanneer het schip, zonder dat het vergaan is, zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het, naar het oordeel van de vervrachter, het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dit herstel binnen redelijke tijd niet mogelijk is.
2. Wanneer in geval van reisbevrachting de vervrachter reeds aan boord ontvangen zaken, zij het niet in het bevrachte schip, ondanks de beëindiging van de overeenkomst, naar hun bestemming vervoert, wordt dit vervoer vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.
3. Door de opzegging eindigt de overeenkomst, doch ten aanzien van reeds aan boord ontvangen zaken, eerst na lossing van die zaken.
4. Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat de beschadiging van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de vervrachter komt; voor rekening van de vervrach-

*ter komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*

*5. De verrachter verwittigt, zo spoedig als dit mogelijk is, de bevrachter, de geadresseerde en degeen aan wie hij bericht van gereedheid tot lossen moet zenden.*

*6. Het vijfde, het zesde en het zevende lid van artikel 914 zijn van toepassing met dien verstande, dat in geval van tijdbevrachting vracht verschuldigd blijft tot op het tijdstip van de lossing der zaken.*

#### Artikel 936

*1. In geval van tijd- of reisbevrachting eindigt de overeenkomst met het vergaan van het schip.*

*2. Ten aanzien van reeds ten vervoer ontvangen zaken wordt vermoed, dat het vergaan van het schip is te wijten aan een omstandigheid, die voor rekening van de verrachter komt; voor rekening van de verrachter komen die omstandigheden, die in geval van beschadiging van door hem vervoerde zaken voor zijn rekening komen.*

*3. Vervoert de verrachter ondanks het vergaan van het schip zaken die reeds aan boord waren ontvangen alsnog naar hun bestemming, dan wordt in geval van reisbevrachting dit vervoer vermoed op grond van de oorspronkelijke overeenkomst plaats te vinden.*

*4. De verrachter verwittigt, zo spoedig als dit mogelijk is, de bevrachter, de geadresseerde en degeen aan wie hij bericht van gereedheid tot lossen moet zenden.*

*5. Het vijfde, het zesde en het zevende lid van artikel 914 zijn van toepassing.*

#### Artikel 937

*1. De afzender is, tenzij een cognossement is afgegeven, bevoegd zichzelf of een ander als geadresseerde aan te wijzen, een gegeven aanduiding van de geadresseerde te wijzigen, orders omtrent de aflevering te geven of te wijzigen dan wel aflevering van ten vervoer ontvangen zaken vóór de aankomst ter bestemming te verlangen, voor zover de vervoerder aan deze aanwijzingen redelijkernijs kan voldoen en mits hij de vervoerder en de belanghebbenden bij de overige lading ter zake schadeloos stelt. Hij is verplicht tot bijdragen in een avarij-grosse, wanneer de avarij-grosse handeling plaats had met het oog op een omstandigheid, waarvan reeds vóór de aflevering is gebleken. Wanneer het schip naar een niet eerder overeengekomen plaats of plek is gevaren, is hij verplicht de vervoerder ter zake bovendien een redelijke vergoeding te geven.*

*2. Hij kan deze rechten niet uitoefenen, wanneer door het opvolgen van zijn aanwijzingen de reis zou worden vertraagd.*

*3. Deze rechten van de afzender vervallen al naarmate de geadresseerde op de losplek zaken ter lossing aanneemt of de geadresseerde van de vervoerder schadevergoeding verlangt omdat deze zaken niet aflevert.*

*4. Zaken, die ingevolge het eerste lid zijn afgeleverd, worden aangemerkt als ter bestemming afgeleverde zaken en de bepalingen van deze afdeling nopens de aflevering van zaken, alsmede de artikelen 955, 956 en 957 zijn van toepassing.*

#### Artikel 938

*1. Indien een cognossement is afgegeven, is uitsluitend de in artikel 940 bedoelde houder daarvan en dan alleen tegen afgifte van alle verhandelbare exemplaren van dit cognossement, bevoegd, voor zover de vervoerder hieraan redelijkernijs kan voldoen, aflevering van alle daarop vermelde zaken gezamenlijk vóór de aankomst ter bestemming te verlangen, mits hij de vervoerder en de belanghebbenden bij de overige lading ter zake schadeloos stelt. Hij is verplicht tot bijdragen in een avarij-grosse, wanneer de avarij-grosse handeling plaats had met het oog op een omstandigheid, waarvan reeds vóór de aflevering is gebleken. Wanneer het schip naar een niet eerder overeengekomen plaats of plek is gevaren, is hij verplicht de vervoerder ter zake bovendien een redelijke vergoeding te geven.*

*2. Hij kan dit recht niet uitoefenen, wanneer door de voortijdige aflevering de reis zou worden vertraagd.*

*3. Zaken, die ingevolge het eerste lid zijn afgeleverd, worden aangemerkt als ter bestemming afgeleverde zaken en de bepalingen van deze afdeling nopens de aflevering van zaken, alsmede de artikelen 955, 956 en 957 zijn van toepassing.*



#### Artikel 939

*Indien geen cognossement doch aan de afzender een vrachtbrief die een geadresseerde vermeldt is afgegeven, heeft ook deze geadresseerde jegens de vervoerder het recht aflevering van de zaken overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen te vorderen; daarbij zijn de artikelen 903, 905 en 906 van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 940

*1. Indien een cognossement is afgegeven, heeft uitsluitend de regelmatige houder daarvan, tenzij hij niet op rechtmatige wijze houder is geworden, jegens de vervoerder onder het cognossement het recht aflevering van de zaken overeenkomstig de op de vervoerder rustende verplichtingen te vorderen; daarbij zijn de artikelen 903, 905 en 906 van toepassing.*

*2. Jegens de houder van het cognossement, die niet de afzender was, is de vervoerder onder cognossement gehouden aan en kan hij een beroep doen op de bedingen van dit cognossement. Jegens iedere houder van het cognossement kan hij de uit het cognossement duidelijk kenbare rechten tot betaling geldend maken. Jegens de houder van het cognossement, die ook de afzender was, kan de vervoerder zich bovendien op de bedingen van de vervoerovereenkomst en op zijn persoonlijke verhouding tot de afzender beroepen.*

#### Artikel 941

*1. Indien bij toepassing van artikel 943 verscheidene personen als vervoerder onder het cognossement moeten worden aangemerkt zijn dezen jegens de in artikel 940 eerste lid bedoelde cognossementhouder hoofdelijk verbonden.*

*2. In het in het eerste lid genoemde geval is ieder der vervoerders gerechtigd de uit het cognossement blijkende rechten jegens de cognossementhouder uit te oefenen en is deze jegens iedere vervoerder gekweten tot op het opeisbare bedrag dat hij op grond van het cognossement aan één hunner heeft voldaan. Titel 7 van Boek 3 is niet van toepassing.*

#### Artikel 942

*Van de houders van verschillende exemplaren van hetzelfde cognossement heeft hij het beste recht, die houder is van het exemplaar, waarvan ná de gemeenschappelijke voorman, die houder was van al die exemplaren, het eerst een ander houder is geworden te goeder trouw en onder bezwarende titel.*

#### Artikel 943

*1. Onverminderd de overige leden van dit artikel worden als vervoerder onder het cognossement aangemerkt hij die het cognossement ondertekende of voor wie een ander dit ondertekende alsmede hij wiens formulier voor het cognossement is gebezigd. Is het cognossement niet of op onleesbare wijze ondertekend, dan wordt de wederpartij van de afzender als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.*

*2. Indien de schipper of een ander voor hem het cognossement ondertekende, wordt naast degenen genoemd in het eerste lid, die tijd- of reisbevrachter, die vervoerder is bij de laatste overeenkomst in de keten der exploitatie-overeenkomsten als bedoeld in afdeling 1 van titel 5, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Indien het schip in rompbefrachtiging is uitgegeven wordt naast deze eventuele tijd- of reisbevrachter ook de laatste rompbefrachtiger als vervoerder onder het cognossement aangemerkt. Is het schip niet in rompbefrachtiging uitgegeven, dan wordt naast de hiergenoemde eventuele tijd- of reisbevrachter ook de eigenaar als vervoerder onder het cognossement aangemerkt.*

*3. In afwijking van de vorige leden wordt uitsluitend de laatste rompbefrachtiger, onderscheidenlijk de eigenaar, als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien het cognossement uitsluitend deze rompbefrachtiger, onderscheidenlijk de eigenaar, uitdrukkelijk als zodanig aanwijst en, in geval van aanwijzing van de rompbefrachtiger, bovendien diens identiteit uit het cognossement duidelijk kenbaar is.*

*4. Dit artikel laat het tweede lid van artikel 861 onverlet.*

*5. Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.*

#### Artikel 944

1. Het eerste lid, eerste volzin van artikel 943 vindt geen toepassing indien een daar als vervoerder onder het cognossement aangemerkt persoon bewijst dat hij die het cognossement voor hem ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed of dat het formulier zonder zijn toestemming is gebezigd. Desalniettemin wordt een in het eerste lid, eerste volzin van artikel 943 bedoelde persoon als vervoerder onder het cognossement aangemerkt, indien de houder van het cognossement bewijst dat op het ogenblik van uitgifte van het cognossement, op grond van een verklaring of gedraging van hem voor wie is ondertekend of wiens formulier is gebezigd, redelijkermijze mocht worden aangenomen, dat hij die ondertekende daartoe bevoegd was of dat het formulier met toestemming was gebezigd.
2. In afwijking van het eerste lid wordt de rederij als vervoerder onder het cognossement aangemerkt indien haar boekhouder door ondertekening van het cognossement de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch zij wordt niet gebonden jegens de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van uitgifte daarvan wist dat de boekhouder de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.
3. Een beroep op het tweede lid van artikel 943 is mogelijk ook indien de schipper door ondertekening van het cognossement of door een ander de bevoegdheid te geven dit namens hem te ondertekenen, de grenzen zijner bevoegdheid overschreed, doch dergelijke beroep staat niet open aan de eerste houder van het cognossement die op het ogenblik van uitgifte daarvan wist dat de schipper de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.
4. Het derde lid vindt eveneens toepassing indien hij die namens de schipper het cognossement ondertekende daarbij de grenzen zijner bevoegdheid overschreed.

#### Artikel 945

1. Is een vervrachter ingevolge artikel 943 tot meer gehouden dan waartoe hij uit hoofde van zijn bevrachting is verplicht of ontving hij minder dan waartoe hij uit dien hoofde is gerechtigd, dan heeft hij - mits de ondertekening van het cognossement of de afgifte van het formulier plaatsvond krachtens het in de bevrachting bepaalde, dan wel op verzoek van de bevrachter - deswege op deze laatste verbaal.
2. Hetzelfde geldt voor een ingevolge het eerste lid aangesproken bevrachter, die op zijn beurt vervrachter is.

#### Artikel 946

1. De houder van het cognossement, die zich tot ontvangst van de zaken heeft aangemeld, is verplicht, voordat hij deze heeft ontvangen, het cognossement van knijting te voorzien en aan de vervoerder af te geven.
2. Hij is gerechtigd het cognossement tot zekerheid der afgifte daarvan bij een, in geval van geschil op verzoek van de meest gerede partij door de rechter aan te wijzen, derde in bewaring te geven totdat de zaken afgeleverd zijn.
3. Tenzij het cognossement in overeenstemming met het eerste lid van knijting is voorzien en aan de vervoerder is afgegeven, is de ontvanger verplicht naarmate van de aflevering van de zaken ontvangstbewijzen daarvoor af te geven, voor zover althans dit de aflevering niet op onredelijke wijze vertraagt.

#### Artikel 947

1. Een derde gedeelte van de vracht, berekend over de ten vervoer ontvangen zaken, - of, wanneer een beding als "franco vracht tegen ontvangstbewijs" is gemaakt, twee derde gedeelte daarvan - is verschuldigd op het ogenblik, dat de vervoerder de zaken ten vervoer ontvangt of, wanneer door hem een vrachtbrief of cognossement wordt afgegeven, bij het afgeven hiervan. De overige vracht is verschuldigd na aflevering van de zaken ter bestemming of ter plaatse, waar de vervoerder hen met inachtneming van artikel 937 of artikel 938 afleverde. Is de vracht bepaald naar gewicht of omvang der zaken, dan wordt hij berekend naar deze gegevens bij aflevering.
2. Wanneer zaken weliswaar worden afgeleverd, doch niet ter bestemming, is distantievracht verschuldigd. Deze wordt berekend aan de hand van het door de zaken afgelegde gedeelte van het vervoer en de door de vervoerder gemaakte kosten. Hierbij wordt rekening gehouden met de gehele duur en lengte van het vervoer en het totaal van de daarvoor door de vervoerder te maken kosten.
3. Vracht, die in één som voor alle zaken is bepaald, is, ook wanneer slechts een gedeelte van die zaken ter bestemming is afgeleverd, in zijn geheel verschuldigd.

4. *Vracht, die vooruit te voldoen is of voldaan is, is en blijft - behalve in geval van tijdbevrachting - in zijn geheel verschuldigd, ook wanneer de zaken niet ter bestemming worden afgeleverd.*
5. *Zaken, die niet zijn afgeleverd, worden desalniettemin aangemerkt als afgeleverde zaken voor zover het niet afleveren het gevolg is van de aard of een gebrek van de zaken, dan wel van een handeling of nalaten van een rechthebbende op of de afzender, geadresseerde of ontvanger van de zaken.*
6. *Wanneer de vracht in het cognossement op een lager bedrag is vastgesteld dan in de vervoerovereenkomst, is het verschil aan de vervoerder vooruit te voldoen.*
7. *Wanneer de afzender niet de vóór het begin van het vervoer verschuldigde vracht heeft voldaan, is de vervoerder bevoegd het vertrek van het schip op te schorten. Met toestemming van de rechter is hij gerechtigd tot het nemen van de in de artikelen 955 en 957 genoemde maatregelen. Gaat hij hiertoe over, dan zijn deze artikelen alsmede artikel 956 van toepassing. De afzender is verplicht de vervoerder de schade te vergoeden, wanneer, door welke oorzaak dan ook, vervoer van zaken van de betrokken of van een andere afzender op de onderhavige reis wordt verlengd ten gevolge van deze opschorting. Deze schadevergoeding zal niet minder bedragen dan het overliggeld over het aantal uren, waarmee het vervoer is verlengd.*

#### Artikel 948

*Voor zaken die door een opvarende voor eigen rekening in strijd met enig wettelijk verbod worden vervoerd is de hoogste vracht verschuldigd die ten tijde van de inlading voor soortgelijke zaken kon worden bedongen. Deze vracht is verschuldigd ook wanneer de zaken niet ter bestemming worden afgeleverd en de ontvanger is met de verscheper hoofdelijk voor deze vracht verbonden.*

#### Artikel 949

*Onder voorbehoud van de laatste zinsnede van het zesde lid van artikel 935 is in geval van tijdbevrachting vracht niet verschuldigd over de tijd, dat de bevrachter het schip niet overeenkomstig de bedingen van de bevrachting te zijner beschikking heeft*

- a. *ten gevolge van beschadiging daarvan, dan wel*
- b. *doordat de verrachter in de nakoming van zijn verplichtingen tekort schiet, mits het schip meer dan 24 aaneengesloten uren niet ter beschikking van de bevrachter staat.*

#### Artikel 950

1. *Bij tijdbevrachting komen de brandstof voor de voortstuwingsinstallaties en de smeerolie, de havenrechten en soortgelijke rechten en uitgaven, die verschuldigd worden ten gevolge van uitgevoerde reizen en het vervoeren van zaken, ten laste van de bevrachter. De overige lasten der exploitatie van het schip komen ten laste van de verrachter.*

2. *Bij vletten komen de havengelden ten laste van de verrachter, tenzij het schip zich begeeft naar een andere gemeente. In dat geval komen de havengelden, verschuldigd in die andere gemeente, alsmede de havengelden, verschuldigd na terugkeer in de oorspronkelijke gemeente, ten laste van de bevrachter.*

#### Artikel 951

*Onverminderd het omtrent avarij-grosse bepaalde en onverminderd afdeling 1 van Titel 4 van Boek 6 zijn de afzender en de ontvanger en, indien een cognossement is afgegeven, de in artikel 940 bedoelde houder daarvan, hoofdelijk verbonden de vervoerder de schade te vergoeden, geleden doordat deze zich als zaak-waarnemer inliet met de behartiging van de belangen van een rechthebbende op ten vervoer ontvangen zaken dan wel doordat de kapitein of de schipper zijn in de artikelen 261 of 860 genoemde verplichtingen is nagekomen.*

#### Artikel 952

*Slechts een schriftelijk en ondubbelzinnig daartoe strekkend beding ontheft de afzender van zijn verplichtingen terzake van het vervoer.*

#### Artikel 953

1. De vervoerder is verplicht de bedragen, die als rembours op de zaak drukken, bij aflevering van de zaak van de ontvanger te innen en vervolgens aan de afzender af te dragen. Wanneer hij aan deze verplichting, door welke oorzaak dan ook, niet voldoet, is hij verplicht het bedrag van het rembours aan de afzender te vergoeden, doch indien deze geen of minder schade leed, ten hoogste tot op het bedrag van de geleden schade.

2. De ontvanger, die ten tijde van de aflevering weet dat een bedrag als rembours op de zaak drukt, is verplicht aan de vervoerder het door deze aan de afzender verschuldigde bedrag te voldoen.

#### Artikel 954

1. De vervoerder is gerechtigd afgifte van zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, te weigeren aan ieder, die uit anderen hoofde dan de vervoerovereenkomst recht heeft op aflevering van die zaken, tenzij op de zaken beslag is gelegd en uit de vervolging van dit beslag een verplichting tot afgifte aan de beslaglegger voortvloeit.

2. De vervoerder kan het recht van retentie uitoefenen op zaken, die hij in verband met de vervoerovereenkomst onder zich heeft, voor hetgeen hem verschuldigd is of zal worden ter zake van het vervoer van die zaken alsmede voor hetgeen als bijdrage in avarij-grosse op die zaken verschuldigd is of zal worden. Hij kan dit recht tevens uitoefenen voor hetgeen bij wijze van rembours op de zaak drukt. Indien een cognossement is afgegeven, kan hij dit recht slechts uitoefenen voor wat hem door de ontvanger verschuldigd is of zal worden, tenzij het cognossement bepaalt, dat de vracht of andere vorderingen terzake van het vervoer door de afzender moeten worden voldaan; in dat geval kan hij de zaken terughouden, totdat de afzender aan zijn verplichtingen voldoet. Dit retentierecht vervalt zodra aan de vervoerder is betaald het bedrag waarover geen geschil bestaat en voldoende zekerheid is gesteld voor de betaling van die bedragen, waaromtrent wel geschil bestaat of welke hoogte nog niet kan worden vastgesteld. De vervoerder behoeft echter geen zekerheid te aanvaarden voor hetgeen bij wijze van rembours op de zaak drukt.

3. De in dit artikel aan de vervoerder toegekende rechten komen hem niet toe jegens een derde, indien hij op het tijdstip dat hij de zaak ten vervoer ontving, reden had te twijfelen aan de bevoegdheid van de afzender jegens die derde hem de zaak ten vervoer ter beschikking te stellen.

#### Artikel 955

1. Voor zover, nadat zo nodig de in artikel 933 bedoelde melding is geschied, hij die jegens de vervoerder recht heeft op aflevering van vervoerde zaken, niet opkomt, weigert deze te ontvangen of deze niet met de vereiste spoed in ontvangst neemt, voor zover op zaken beslag is gelegd, alsmede indien de vervoerder gegronde redenen heeft aan te nemen, dat een houder van een cognossement die als ontvanger opkomt, desalniettemin niet tot de aflevering gerechtigd is, is de vervoerder gerechtigd deze zaken voor rekening en gevaar van de rechthebbende bij een derde op te slaan in een daarvoor geschikte bewaarplaats of lichter. Op zijn verzoek kan de rechter bepalen, dat hij deze zaken, desgewenst ook in het schip, onder zichzelf kan houden of andere maatregelen daarvoor kan treffen. Hij is verplicht de afzender zo spoedig mogelijk op de hoogte te stellen.

2. De derde-bewaarnemer en de ontvanger zijn jegens elkaar verbonden, als ware de omtrent de bewaring gesloten overeenkomst mede tussen hen aangegaan. De bewaarnemer is echter niet gerechtigd tot afgifte dan na schriftelijke toestemming daartoe van hem, die de zaken in bewaring gaf.

#### Artikel 956

De vervoerder blijft in het geval van de artikelen 954 of 955, zolang hij de zaken niet heeft opgeslagen, voor ieder uur oponthoud gerechtigd tot overliggeld of, indien hij meer schade lijdt, tot volledige schadevergoeding.

#### Artikel 957

1. In geval van toepassing van artikel 955 kan de vervoerder, de bewaarnemer dan wel hij, die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering, op zijn verzoek door de rechter worden gemachtigd de zaken geheel of gedeeltelijk op de door deze te bepalen wijze te verkopen.

2. De bewaarnemer is verplicht de vervoerder zo spoedig mogelijk van de voorgenomen verkoop op de hoogte te stellen; de vervoerder heeft deze verplichting jegens degeen, die jegens hem recht heeft op de aflevering van de zaken, en jegens degeen aan wie hij volgens artikel 933 melding moet doen.

3. De opbrengst van het verkochte wordt in de consignatiekas gestort voor zover zij niet strekt tot voldoening van de kosten van opslag en verkoop alsmede, binnen de grenzen der redelijkheid, van de gemaakte kosten. Tenzij op de zaken beslag is gelegd voor een geldvordering, moet aan de vervoerder uit het in bewaring te stellen bedrag worden voldaan hetgeen hem verschuldigd is terzake van het vervoer, op grond van een rem-boursbeding, alsmede een bijdrage in avarij-grosse; voor zover deze vorderingen nog niet vaststaan, zal de opbrengst of een gedeelte daarvan op door de rechter te bepalen wijze tot zekerheid voor deze vorderingen strekken.

4. De in de consignatiekas gestorte opbrengst treedt in de plaats van de zaken.

#### Artikel 958

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of schade is, moeten de vervoerder en hij, die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering, elkaar over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de zaak en het natellen van de colli mogelijk te maken.

#### Artikel 959

1. Zowel de vervoerder als hij die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering is bevoegd bij de aflevering van zaken de rechter te verzoeken een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar het gewicht, de maat of enige andere omstandigheid, die van belang is bij de vaststelling van de vracht, alsmede naar de toestand waarin de zaken worden afgeleverd; tevens zijn zij bevoegd de rechter te verzoeken de daarbij bevon-den verliezen of schaden gerechtelijk te doen begroten.

2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.

#### Artikel 960

1. Zowel de vervoerder als hij die jegens de vervoerder recht heeft op de aflevering is, wanneer hij verliezen of schaden van zaken vermoedt, bevoegd de rechter te verzoeken bij of terstond na de aflevering daarvan en des-gewenst aan boord van het schip, een gerechtelijk onderzoek te doen plaatshebben naar de oorzaak daarvan.

2. Indien dit onderzoek in tegenwoordigheid of na behoorlijke oproeping van de wederpartij heeft plaatsgehad, wordt het uitgebrachte rapport vermoed juist te zijn.

#### Artikel 961

1. De kosten van gerechtelijk onderzoek, als bedoeld in de artikelen 959 en 960, moeten worden voldaan door de aanvrager.

2. De rechter kan deze kosten en door het onderzoek geleden schade geheel of gedeeltelijk ten laste van de wederpartij van de aanvrager brengen, ook al zouden daardoor de bedragen genoemd in de in artikel 905 bedoelde algemene maatregel van bestuur worden overschreden.

**6.513.** Ten slotte dient nog de aandacht te worden gevestigd op de bepalingen van Afdeling 4 (Enige bijzondere overeenkomsten) van voormelde Titel 10. Deze bepalingen luiden als volgt:

#### Artikel 990

1. Onder de overeenkomst (rompbevrachting), waarbij de ene partij (de rompvervrachter) zich verbindt een schip uitsluitend op binnenwateren terbeschikking te stellen van haar wederpartij (de rompbevrachter) zon-der daarover nog enige zeggenschap te houden, ligt de exploitatie van het schip in handen van de rompbevrachter en geschiedt zij voor diens rekening.

2. Artikel 894 is van overeenkomstige toepassing.

#### Artikel 991

1. *Op de overeenkomst, waarbij de ene partij zich verbindt een schip, anders dan bij wijze van rompbewrachting, uitsluitend op binnenwateren terbeschikking te stellen van de andere partij voor andere doeleinden dan het aan boord daarvan opslaan of het daarmee vervoeren van zaken of personen zijn de bepalingen nopens avarij-grosse alsmede de bepalingen van deze titel en, indien het een zeeschip betreft, de artikelen 361 tot en met 366 van overeenkomstige toepassing.*
2. *Partijen hebben de vrijheid af te kijken van in het eerste lid op hun onderlinge verhouding toepasselijke verklaarde bepalingen.*

#### Artikel 992

1. *De ligovereenkomst is de overeenkomst, waarbij de ene partij (de verrachter) zich verbindt een schip anders dan bij wijze van rompbewrachting uitsluitend op binnenwateren terbeschikking te stellen van de andere partij (de bevrachter), teneinde aan boord daarvan zaken te laden, op te slaan en daaruit te lossen.*
2. *De ligovereenkomst kan voor bepaalde of voor onbepaalde tijd worden aangegaan. Indien zij voor bepaalde tijd is aangegaan en na afloop van die tijd stilzijgend wordt verlengd, wordt zij vermoed een voor onbepaalde tijd aangegane overeenkomst te zijn.*
3. *Op de ligovereenkomst zijn de bepalingen nopens avarij-grosse alsmede de bepalingen van deze titel en, indien het een zeeschip betreft, de artikelen 361 tot en met 366 van overeenkomstige toepassing, met dien verstande, dat partijen de vrijheid hebben in hun onderlinge verhouding van deze bepalingen af te kijken.*

#### Artikel 993

1. *Indien de ligovereenkomst voor onbepaalde tijd is aangegaan, kan zij door de bevrachter zonder termijn en door de verrachter met een termijn van tenminste zeven dagen worden opgezegd.*
2. *Bij opzegging door de verrachter moet het schip na afloop van de door deze gestelde termijn door de bevrachter zijn gelost.*
3. *De ligprijs is verschuldigd tot en met de dag, waarop de lossing is voltooid, doch in elk geval tot en met de tweede dag volgend op de dag van de opzegging door de bevrachter.*
4. *De opzegging geschiedt door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving of enig ander bericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is.*

#### Artikel 994

1. *De overeenkomst voor liggen en/of varen is de overeenkomst, waarbij de ene partij (de verrachter) zich verbindt een schip, anders dan bij wijze van rompbewrachting, uitsluitend op binnenwateren ter beschikking te stellen van de andere partij (de bevrachter) en waarbij de bevrachter de keuze heeft het schip slechts te laten liggen of het, na een tijd van liggen, te laten varen.*
2. *Het liggen wordt beheerst door het omtrent de ligovereenkomst bepaalde; op het varen zijn de bepalingen nopens avarij-grosse, alsmede de bepalingen van deze titel en, indien het een zeeschip betreft, de artikelen 361 tot en met 366 van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 995

*De bevrachter heeft het recht het schip gedeeltelijk te lossen en daarna te laten varen. In dat geval is hij de vracht verschuldigd, die bij varen met de volle lading verschuldigd zou zijn geweest.*

#### Artikel 996

1. *De verrachter kan, wanneer geen bepaalde ligtijd is overeengekomen, met een termijn van ten minste zeven dagen de ligtijd beëindigen door een mondelinge of schriftelijke kennisgeving aan de bevrachter, dan wel door enig ander bericht, waarvan de ontvangst duidelijk aantoonbaar is. Deelt de bevrachter aan de verrachter niet binnen 48 uur na ontvangst van deze kennisgeving mede, dat hij het schip wenst te laten varen, dan gaat na afloop van deze termijn van 48 uur de lostijd in.*
2. *De ligprijs is verschuldigd tot en met de dag, waarop de lossing is voltooid, doch in elk geval tot en met de tweede dag volgend op de dag, waarop de verrachter de in het eerste lid bedoelde mededeling deed.*

#### Artikel 997

1. Indien de bevrachter het schip wenst te laten varen is de vervrachter verplicht uiterlijk op de eerste werkdag volgende op die, waarop hij daarvan kennisgeving heeft ontvangen, de reis aan te vangen. Wordt hij in de aanvaarding van de reis door de bevrachter opgehouden, dan is deze verplicht hem op de voet van artikel 932 schade te vergoeden.

2. Kan de reis door omstandigheden, die de vervrachter niet toe te rekenen zijn en die reeds bestonden ten tijde van de opdracht tot varen, niet worden aangevangen of vervolgd, dan blijft, zolang de verhindering duurt, de ligprijs verschuldigd.

#### Artikel 998

Voor de toepassing van de bepalingen van deze afdeling wordt ter beschikkingstelling van een en eenzelfde schip ter zee en op binnenwateren beschouwd als terbeschikkingstelling op binnenwateren, mits de terbeschikkingstelling ter zee kennelijk ondergeschikt is aan die op binnenwateren.

#### - ANDERE LANDEN

**6.514.** Ten slotte is het interessant na te gaan hoe de andere CMNI-Verdragspartijen de nationale beleidsruimte hebben ingevuld.

Uit een summier onderzoek blijkt dat Hongarije, Zwitserland en Servië een verklaring overeenkomstig artikel 31, a van het CMNI-Verdrag hebben afgelegd. Zij hebben het toepassingsgebied van het verdragsregime dus uitgebreid tot nationaal vervoer. Zwitserland heeft ook een verklaring afgelegd in de zin van artikel 30. Het past het CMNI-Verdrag uitsluitend toe op de Rijn tussen de Zwitserse grens bij Basel en Rheinfelden. De Zwitserse regering zou voorts gemachtigd zijn om eventueel een verklaring in de zin van artikel 32 af te leggen en de vervoerder een ontheffing van aansprakelijkheid voor nautische fouten toe te kennen. De Zwitserse regering lijkt van die machtiging echter geen gebruik te hebben gemaakt<sup>353</sup>.

#### D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

##### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

**6.515.** Tijdens de eerste consultatie a.d.h.v. het Groenboek drukte HvB-A de mening uit dat een verbeterde en geactualiseerde versie van de Binnenbevrachtingswet, samen, met het CMNI-Verdrag, in het nieuwe wetboek dient te worden opgenomen.

**6.516.** De BVZ steunde de actualisering van de Binnenbevrachtingswet. Wat de toepassing van het CMNI-Verdrag op nationaal vervoer betreft achtte zij overleg met de betrokken sectoren wenselijk.

**6.517.** De Paneuropese binnenvaartorganisatie IVR pleitte voor de invoering van het CMNI-Verdrag voor nationaal vervoer, zoals dat in België ook gebeurde met het CMR-Verdrag wat het wegvervoer betreft.

**6.518.** Vanwege de Belgische beroepsorganisaties uit de binnenvaart werden tijdens de eerste consultatieronde, ondanks uitnodiging, geen reacties genoteerd.

---

<sup>353</sup> Dank is verschuldigd aan mevrouw Th.K. Hacksteiner van het IVR voor het bezorgen van de informatie.

**6.519.** In de praktijk wordt nog regelmatig de Binnenbevrachtingswet toegepast. De contractvrijheid op nationaal vlak staat haaks op het dwingende beschermingsregime dat in het internationale goederenvervoer over de binnenwateren (en in alle andere transportmodi) geldt. Er valt niet in te zien waarom de belangen, die bij een internationaal vervoer worden beschermd door een dwingend regime, minder behartigenswaard zouden zijn bij een nationaal vervoer. Evenmin valt goed in te zien waarom een vervoer per binnenschip van Antwerpen naar Lanaken wordt beheerst door de Binnenbevrachtingswet, maar een vervoer enkele kilometers verder tot Maastricht onder een volledig ander regime zou behoren te vallen. De wettelijke regeling van het binnenvaartvervoer wijkt af van deze voor het wegvervoer, waar het toepassingsgebied van het internationale stelsel is uitgebreid tot nationaal transport.

Zoals bij de invoering van het CMNI-Verdrag in 2008 werd opgemerkt, regelt de oude Binnenbevrachtingswet enkele aspecten die niet door het CMNI-Verdrag worden aangeraakt. Zo bevat de Binnenbevrachtingswet bepalingen m.b.t. de berekening en betaling van de vracht, het laden en lossen van de goederen, liggeld en overliggeld en de bevrachting om te liggen. De Binnenbevrachtingswet kan dus niet zonder meer door het CMNI-Verdrag worden vervangen. Dit belet echter niet dat het CMNI-Verdrag als dusdanig dwingend op nationaal vervoer toepasselijk wordt verklaard. De wetgever liet uitschijnen dat, mits de Binnenbevrachtingswet zou worden gemoerniseerd, het CMNI-Verdrag op nationaal vervoer zou kunnen worden toegepast<sup>354</sup>.

#### E) SLOTSOM

**6.520.** In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt er voor geopteerd om, met het oog op de uniformiteit, het toepassingsgebied van het CMNI-Verdrag uit te breiden tot nationaal vervoer. De Binnenbevrachtingswet kan worden opgeheven. De regelingen die niet door het CMNI-Verdrag worden aangeraakt kunnen in het Belgisch Scheepvaartwetboek worden overgenomen. Dit geldt aangelegenheden als de berekening en betaling van de vracht, het laden en lossen van de goederen, liggeld en overliggeld, de bevrachting om te liggen en de rompbevrachting.

---

<sup>354</sup> *Parl.St.*, Senaat, 2007-08, nr. 4-541/1, 5-6.



## **B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING**

### **B.1. ONDERAFDELING 1. DE REGELEN VAN BOEDAPEST**

#### **B.1.1. ARTIKEL 6.151. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN**

##### **A) WETTEKST**

**6.521.**

### **Hoofdstuk 2 – Binnenvaart**

#### **Afdeling 1 – Goederenvervoer**

#### **Onderafdeling 1 – Regelen van Boedapest**

##### **§ 1. Algemene bepalingen**

##### ***Artikel 6.151. Begripsomschrijvingen***

Voor de toepassing van deze Onderafdeling:

1° wordt verstaan onder “vervoerovereenkomst”, elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;

2° wordt verstaan onder “vervoerder”, een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;

3° wordt verstaan onder “ondervervoerder”, een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;

4° wordt verstaan onder “afzender”, een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;

5° wordt verstaan onder “geadresseerde”, de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;

6° wordt verstaan onder “vervoersdocument”, een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;

7° wordt onder “goederen” niet begrepen gesleepte of geduwde vaartuigen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder “goederen” eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;

8° wordt verstaan onder “schriftelijk”, tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;

9° dient onder het overeenkomstig deze Onderafdeling toepasselijke recht van een Staat te worden verstaan, de in deze Staat geldende rechtsnormen met uitzondering van de rechtsnormen van het internationale privaatrecht;

10° wordt onder "Regelen van Boedapest" verstaan het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001.

B) TOELICHTING

**6.522.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 1 van het CMNI-Verdrag. De begripsomschrijving onder het 10° is toegevoegd.

B.1.2. ARTIKEL 6.152. TOEPASSINGSGEBIED

A) WETTEKST

**6.523.**

***Artikel 6.152. Toepassingsgebied***

§ 1. Deze Onderafdeling is van toepassing op iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er ten minste één Partij is bij de Regelen van Boedapest. Indien de overeenkomst een keuze biedt tussen meerdere loshavens of plaatsen van aflevering, is de loshaven of de plaats waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend.

§ 2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van goederen zonder overslag, zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, is deze Onderafdeling ook op deze overeenkomst van toepassing overeenkomstig de in het eerste lid bepaalde voorwaarden, tenzij:

1° in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een zeecognossement is opgesteld, dan wel

2° de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.

3. Deze Onderafdeling is van toepassing ongeacht de nationaliteit, plaats van registratie of thuishaven van het schip en ongeacht het feit of het schip een zeeschip of een binnenschip is en ongeacht de nationaliteit, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder, de afzender of de geadresseerde.

B) TOELICHTING

**6.524.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 2 van het CMNI-Verdrag.

B.1.3. ARTIKEL 6.153. UITLEGGING

A) WETTEKST

6.525.

*Artikel 6.153. Uitlegging*

**Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met de Regelen van Boedapest.**

B) TOELICHTING

**6.526.** De voorgestelde bepaling ligt in lijn met andere vergelijkbare bepalingen doorheen de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

B.1.4. ARTIKEL 6.154. INONTVANGSTNEMING, VERVOER EN AFLEVERING VAN DE GOEDEREN

A) WETTEKST

6.527.

**§ 2. Rechten en plichten van de overeenkomstsluitende partijen**

*Artikel 6.154. Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen*

**§ 1.** De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.

**§ 2.** Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het schip.

**§ 3.** De vervoerder bepaalt welk schip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.

**§ 4.** Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald schip of een bepaald type schip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander schip of een ander type schip,

1° bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of

2° wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het schip zich bevindt.

§ 5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.

§ 6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimten indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

#### B) TOELICHTING

6.528. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 3 van het CMNI-Verdrag.

#### B.1.5. ARTIKEL 6.155. ONDERVERVOERDER

##### A) WETTEKST

6.529.

#### *Artikel 6.155. Ondervervoerder*

§ 1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 6.151, 1°, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder dient te worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van deze Onderafdeling. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van deze Onderafdeling die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van deze Onderafdeling die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.

§ 2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van deze Onderafdeling, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van deze Onderafdeling die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.

§ 3. De vervoerder dient de afzender in elk geval te informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.

§ 4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van deze Onderafdeling, is alleen bindend voor de ondervervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.

§ 5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

B) TOELICHTING

6.530. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 4 van het CMNI-Verdrag.

B.1.6. ARTIKEL 6.156. AFLEVERINGSTERMIJN

A) WETTEKST

6.531.

***Artikel 6.156. Afleveringstermijn***

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

B) TOELICHTING

6.532. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 5 van het CMNI-Verdrag.

B.1.7. ARTIKEL 6.157. VERPLICHTINGEN VAN DE AFZENDER

A) WETTEKST

6.533.

***Artikel 6.157. Verplichtingen van de afzender***

§ 1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.

§ 2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:

1° afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;

2° markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;

3° aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;

4° instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;

5° andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

§ 3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het schip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien draagt de afzender, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelge-

ving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.

§ 4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

B) TOELICHTING

6.534. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 6 van het CMNI-Verdrag.

B.1.8. ARTIKEL 6.158. GEVAARLIJKE OF MILIEUSCHADELIJKE GOEDEREN

A) WETTEKST

6.535.

*Artikel 6.158. Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen*

§ 1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 6.157, § 2 bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.

§ 2. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschaft de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.

§ 3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.

§ 4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.

§ 5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in het derde of vierde lid bedoelde maatregelen te nemen.

B) TOELICHTING

6.536. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 7 van het CMNI-Verdrag.

#### B.1.9. ARTIKEL 6.159. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE AFZENDER

##### A) WETTEKST

6.537.

##### *Artikel 6.159. Aansprakelijkheid van de afzender*

§ 1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schade en kosten die voor de vervoerder of ondervervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:

1° de in artikel 6.157, § 2 of artikel 6.158, § 1 bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

2° de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;

3° de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervervoerder.

§ 2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 6 en 7, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

##### B) TOELICHTING

6.538. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 8 van het CMNI-Verdrag.

#### B.1.10. ARTIKEL 6.160. ONTBINDING VAN DE VERVOEROVEREENKOMST DOOR DE VERVOERDER

##### A) WETTEKST

6.539.

##### *Artikel 6.160. Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder*

§ 1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 6.157, § 2, of in artikel 6.158, § 1 en 2, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.

§ 2. Indien de vervoerder gebruik maakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:

1° een derde van de overeengekomen vracht; of

2° naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

B) TOELICHTING

6.540. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 9 van het CMNI-Verdrag.

B.1.11. ARTIKEL 6.161. AFLEVERING VAN DE GOEDEREN

A) WETTEKST

6.541.

*Artikel 6.161. Aflevering van de goederen*

§ 1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 6.157, § 1, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van averij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.

§ 2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

B) TOELICHTING

6.542. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 10 van het CMNI-Verdrag.

B.1.12. ARTIKEL 6.162. AARD EN INHOUD

A) WETTEKST

6.543.

§ 3. Vervoersdocumenten

*Artikel 6.162. Aard en inhoud*

§ 1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop deze Onderafdeling van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.

§ 2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De



vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procédé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.

§ 3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.

§ 4. Indien het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.

§ 5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:

1° de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;

2° de geadresseerde van de goederen;

3° de naam of het nummer van het schip, indien de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het schip zijn geladen;

4° de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;

5° de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;

6° de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;

7° de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimten kunnen of moeten worden vervoerd;

8° de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;

9° in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;

10° de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 6.151, 6°, van deze Onderafdeling niet aan.

## B) TOELICHTING

**6.544.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 11 van het CMNI-Verdrag.

### B.1.13. ARTIKEL 6.163. VOORBEHOUDEN IN DE VERVOERSDOCUMENTEN

#### A) WETTEKST

**6.545.**

#### *Artikel 6.163. Voorbehouden in de vervoersdocumenten*

§ 1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden op te nemen:

1° betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschaftte gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van diepgangsmeting;

2° betreffende de identificatiemarkeringen, indien deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, indien de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;

3° betreffende de zichtbare staat van de goederen.

§ 2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.

§ 3. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het schip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

#### B) TOELICHTING

6.546. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 12 van het CMNI-Verdrag.

#### B.1.14. ARTIKEL 6.164. COGNOSSEMENT

##### A) WETTEKST

6.547.

#### *Artikel 6.164. Cognossement*

§ 1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.

§ 2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.

§ 3. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.

§ 4. Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde

van het vermoeden van artikel 6.162, § 3, en artikel 6.163, § 2, niet tegen hem worden ingeroepen.

B) TOELICHTING

**6.548.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 13 van het CMNI-Verdrag.

B.1.15. ARTIKEL 6.165. BESCHIKKINGSGERECHTIGDE

A) WETTEKST

**6.549.**

**§ 4. Het recht om over de goederen te beschikken**

***Artikel 6.165. Beschikkingsgerechtigde***

**§ 1.** De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.

**§ 2.** Het beschikkingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,

1° bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;  
2° bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.

**§ 3.** Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingsrecht.

B) TOELICHTING

**6.550.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 14 van het CMNI-Verdrag.

B.1.16. ARTIKEL 6.166. VOORWAARDEN VOOR HET UITOEFENEN VAN HET BESCHIKKINGSRECHT

A) WETTEKST

**6.551.**

***Artikel 6.166. Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht***

De afzender of, in de gevallen van artikel 6.165, § 2 en 3, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikkingsrecht wenst uit te oefenen,

1° wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;

2° wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;  
3° aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden te vergoeden;  
4° bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht te betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

B) TOELICHTING

6.552. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 15 van het CMNI-Verdrag.

B.1.17. ARTIKEL 6.167. AANSPRAKELIJKHEID VOOR SCHADE

A) WETTEKST

6.553.

§ 5. Aansprakelijkheid van de vervoerder

*Artikel 6.167. Aansprakelijkheid voor schade*

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

§ 2. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het schip of na het ogenblik van lossing, wordt geregeld door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht van een Staat.

B) TOELICHTING

6.554. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 16 van het CMNI-Verdrag.

B.1.18. ARTIKEL 6.168. ONDERGESCHIKTEN EN LASTHEBBERS

A) WETTEKST

6.555.

*Artikel 6.168. Ondergeschikten en lasthebbers*

§ 1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier dien-

sten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervoerder als bedoeld in artikel 4, is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervoerder zich krachtens deze Onderafdeling kan beroepen.

§ 4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van het eerste lid.

#### B) TOELICHTING

6.556. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 17 van het CMNI-Verdrag.

#### B.1.19. ARTIKEL 6.169. BIJZONDERE ONTHEFFINGEN VAN AANSPRAKELIJKHEID

#### A) WETTEKST

6.557.

#### *Artikel 6.169. Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid*

§ 1. De vervoerder en de ondervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid, indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:

1° het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;

2° het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;

3° het vervoer van goederen op het dek of in open ruimten, indien dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;

4° de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;

5° het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;

6° onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;

7° hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;

8° vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.

§ 2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

B) TOELICHTING

6.558. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 18 van het CMNI-Verdrag.

B.1.20. ARTIKEL 6.170. BEREKENING VAN DE SCHADEVERGOEDING

A) WETTEKST

6.559.

*Artikel 6.170. Berekening van de schadevergoeding*

§ 1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.

§ 2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.

§ 3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

§ 4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.

§ 5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebrek aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

B) TOELICHTING

6.560. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 19 van het CMNI-Verdrag.

A) WETTEKST

6.561.

*Artikel 6.171. Maximale aansprakelijkheidsgrenzen*

§ 1. Onverminderd artikel 6.172 en § 4 van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666.67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666.67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.

§ 2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, indien deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.

§ 3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge het eerste lid van dit artikel en de eerste volzin van dit lid verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.

§ 4. De in het eerste lid genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:

1° indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of

2° indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

§ 5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

B) TOELICHTING

6.562. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 20 van het CMNI-Verdrag.

B.1.22. ARTIKEL 6.172. VERVAL VAN HET RECHT OP BEPERKING VAN AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

6.563.

*Artikel 6.172. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid*

§ 1. De vervoerder of de ondervervoerder kan geen aanspraak maken op de in deze Onderafdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 2. De voor de vervoerder of ondervervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in deze Onderafdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.

B) TOELICHTING

6.564. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 21 van het CMNI-Verdrag.

B.1.23. ARTIKEL 6.173. TOEPASSING VAN DE ONTHEFFINGEN EN BEPERKINGEN VAN AANSPRAKELIJKHEID

A) WETTEKST

6.565.

*Artikel 6.173. Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid*

De in deze Onderafdeling voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

B) TOELICHTING

6.566. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 22 van het CMNI-Verdrag.



B.1.24. ARTIKEL 6.174. MEDEDELING VAN SCHADE

A) WETTEKST

6.567.

§ 6. Termijn voor het instellen van vorderingen

*Artikel 6.174. Mededeling van schade*

§ 1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.

§ 2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.

§ 3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.

§ 4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.

§ 5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

B) TOELICHTING

6.568. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 23 van het CMNI-Verdrag.

B.1.25. ARTIKEL 6.175. VERJARING

A) WETTEKST

6.569.

*Artikel 6.175. Verjaring*

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop deze Onderafdeling van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. Op de stuiting en schorsing van de verjaring is het recht van de Staat van toepassing, dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§ 4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze Onderafdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

#### B) TOELICHTING

6.570. Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 24 van het CMNI-Verdrag.

#### B.1.26. ARTIKEL 6.176. NIETIGE BEDINGEN

##### A) WETTEKST

6.571.

#### § 7. Beperking van de contractuele vrijheid

##### *Artikel 6.176. Nietige bedingen*

§ 1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 6.171, § 4, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van deze Onderafdeling van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 6.174 en 6.175 bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.

§ 2. Onverminderd het in het eerste lid van dit artikel bepaalde, en zonder afbreuk te doen aan artikel 6.172, zijn contractuele bedingen toegestaan waarin wordt vastgelegd dat de vervoerder of de ondervervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt:

1° door een handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duwkonvooi of sleepkonvooi, mits de ver-

voerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 6.154, § 3 ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;

2° door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;

3° door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

B) TOELICHTING

**6.572.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 25 van het CMNI-Verdrag.

B.1.27. ARTIKEL 6.177. AVERIJ-GROSSE

A) WETTEKST

**6.573.**

**§ 8. Aanvullende bepalingen**

***Artikel 6.177. Averij-grosse***

Deze Onderafdeling doet geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving met betrekking tot de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van averij-grosse.

B) TOELICHTING

**6.574.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 26 van het CMNI-Verdrag.

B.1.28. ARTIKEL 6.178. ANDERE TOEPASSELIJKE REGELGEVING EN KERNSCHADE

A) WETTEKST

**6.575.**

***Artikel 6.178. Andere toepasselijke regelgeving en kernschade***

**§ 1.** Deze Onderafdeling laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

**§ 2.** De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

B) TOELICHTING

**6.576.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 27 van het CMNI-Verdrag.

B.1.29. ARTIKEL 6.179. REKENEENHEID

A) WETTEKST

**6.577.**

***Artikel 6.179. Rekeneenheid***

De in artikel 6.171 bedoelde rekeneenheid is het door het Internationale Monetaire Fonds vastgestelde bijzondere trekkingsrecht. De in artikel 6.171 genoemde bedragen worden geconverteerd in Euro op basis van de waarde van de Euro op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de Euro wordt berekend volgens de waarderingsmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen ver-richtingen en transacties.

B) TOELICHTING

**6.578.** Het voorgestelde artikel is gebaseerd op artikel 28 van het CMNI-Verdrag.

B.1.30. ARTIKEL 6.180. AANVULLEND NATIONAAL RECHT

A) WETTEKST

**6.579.**

***Artikel 6.180. Aanvullend nationaal recht***

§ 1. Bij gebrek aan bepalingen in deze Onderafdeling wordt de vervoerovereenkomst be-heerst door het recht van de door de partijen gekozen Staat.

§ 2. Bij gebrek aan een dergelijke keuze is het recht van de Staat van toepassing waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft.

§ 3. Vermoed wordt dat de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin de vervoerder op het tijdstip van het sluiten van de overeenkomst zijn hoofdvesti-ging heeft, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt. Indien de vervoerder geen vestiging aan land heeft en hij de vervoerovereenkomst aan boord van zijn schip gesloten heeft, wordt vermoed dat de overeenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin het schip is geregistreerd of onder de vlag waarvan het vaart, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt.

**4. De zakelijke zekerheid waarop de vervoerder aanspraak kan maken voor vorderingen uit hoofde van artikel 6.161, § 1, wordt bepaald door het recht van de Staat waar de goederen zich bevinden.**

B) TOELICHTING

**6.580.** Het voorgestelde artikel is de overname van artikel 29 van het CMNI-Verdrag.

B.2. ONDERAFDELING 2. AANVULLENDE BEPALINGEN

B.2.1. ARTIKEL 6.181. INTERNATIONALE EN MATERIËLE TOEPASSING

A) WETTEKST

**6.581.**

**Onderafdeling 2 – Aanvullende bepalingen**

***Artikel 6.181. Internationale en materiële toepassing***

**§ 1.** Onderafdeling 1 is mede van toepassing op vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering gelegen zijn binnen het grondgebied van het Koninkrijk.

**§ 2.** Behoudens waar anders vermeld, is deze Onderafdeling van toepassing op iedere overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren en op iedere overeenkomst voor de bevrachting van een binnenschip, behalve wanneer het vervoer of de bevrachting om niet geschiedt.

**Met het oog op de toepassing op bevrachtingsovereenkomsten moet onder "schipper" de vrachter en onder "afzender" de bevrachter worden verstaan.**

B) TOELICHTING

**6.582.** De voorgestelde § 1 breidt het toepassingsgebied van het CMNI-Verdrag uit tot het nationaal vervoer.

**6.583.** De voorgestelde § 2 ligt in lijn met artikel 4, tweede lid van de Binnenbevrachtingswet.

B.2.2. ARTIKEL 6.182. ANDERE REGELGEVING

A) WETTEKST

**6.584.**

***Artikel 6.182. Andere regelgeving***

**De bepalingen het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst en van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op overeenkomsten voor het vervoer**

**van goederen over de binnenwateren en voor de bevrachting van een binnenschip van toepassing.**

B) TOELICHTING

**6.585.** De voorgestelde bepaling is in lijn met het hierboven voorgestelde artikel 6.102.

B.2.3. ARTIKEL 6.183. AFWIJKENDE BEDINGEN

A) WETTEKST

**6.586.**

***Artikel 6.183. Afwijkende bedingen***

**Bedingen die afwijken van artikel 6.185 zijn nietig.**

B) TOELICHTING

**6.587.** In beginsel zijn de bepalingen van deze Onderafdeling – zoals de bepalingen van de Binnenbevrachtingswet – van aanvullend recht. De hier voorgestelde uitzondering bevestigt bestaand recht.

B.2.4. ARTIKEL 6.184. BEWIJS

A) WETTEKST

**6.588.**

***Artikel 6.184. Bewijs***

**De overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren en de overeenkomst voor de bevrachting van een binnenschip worden bewezen door de in handelszaken toegelaten middelen.**

B) TOELICHTING

**6.589.** Het voorgestelde artikel is geïnspireerd door artikel 2 van de Binnenbevrachtingswet.

## B.2.5. ARTIKEL 6.185. VOORSCHOT VAN DE SCHEEPSBEVRACHTER

### A) WETTEKST

6.590.

#### *Artikel 6.185. Voorschot van de scheepsbevrachter*

De schipper is aan de scheepsbevrachter een voorschot verschuldigd dat behoudens afwijkend beding gelijk is aan vijf procent van de vracht. Het mag in geen geval tien procent van de vracht te boven gaan.

### B) TOELICHTING

**6.591.** Het voorgestelde artikel is een vereenvoudigde overname van artikel 5 van de Binnenbevrachtingswet. De term “bevrachter” werd vervangen door “scheepsbevrachter”.

## B.2.6. ARTIKEL 6.186. LAAD- EN LOSPLAATS

### A) WETTEKST

6.592.

#### *Artikel 6.186. Laad- en losplaats*

§ 1. De schipper moet het binnenschip op eigen kosten op de plaats brengen die voor het laden of het lossen aangewezen is.

Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor averij aan het binnenschip, kan hij weigeren erheen te varen, tenzij de afzender of de bestemming zich er schriftelijk toe verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het binnenschip ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's mocht overkomen.

Indien de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de afzender of de bestemming die de schipper beveelt aldaar zijn binnenschip te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

§ 2. Indien de overeenkomst slechts één laad- of één losplaats bepaalt, moet de schipper niettemin, desgevraagd, in de ladingshaven laden en in de bestemmingshaven lossen op de verschillende plaatsen die door de afzender respectievelijk de bestemming worden aangewezen. Het daartoe nodige verhalen geschiedt op verzoek en op kosten van de afzender of van de bestemming.

Indien de vervoerovereenkomst bepaalt dat het binnenschip op meer dan een plaats of langs zij van meer dan een schip moet worden geladen of gelost, moet de schipper zich op eigen kosten eenmaal naar elk van de aangewezen plaatsen of langs zij van elk schip begeven, terwijl het verdere verhalen voor rekening is van de afzender of van de bestemming.

B) TOELICHTING

**6.593.** De voorgestelde bepaling is een licht aangepaste overname van de artikelen 6 en 7 van de Binnenbevrachtingswet.

B.2.7. ARTIKEL 6.187. LADEN EN LOSSEN

A) WETTEKST

**6.594.**

***Artikel 6.187. Laden en lossen***

§ 1. Het laden, stuwen en lossen geschiedt onder toezicht van de schipper, door de zorg en op kosten van de afzender of van de bestemming.

De schipper is gehouden de bedoelde werkzaamheden te vergemakkelijken met alle hem ten dienste staande middelen, maar hij is niet verplicht het hijstuig van het binnenschip kosteloos ter beschikking te stellen.

§ 2. Laden en lossen mag zowel bij nacht als overdag geschieden, alsmede op zondagen en wettelijke feestdagen.

De Koning bepaalt de compensaties van toepassing in geval geladen of gelost wordt buiten de normale werkuren, evenals de delen van een dag waarvoor dit geldt.

B) TOELICHTING

**6.595.** De voorgestelde bepaling is een letterlijke overname van de artikelen 8 en 16 van de Binnenbevrachtingswet.

B.2.8. ARTIKEL 6.188. LIGTIJD EN LIGGELD

A) WETTEKST

**6.596.**

***Artikel 6.188. Ligtijd en liggeld***

§ 1. De termijn, aan de afzender of aan de bestemming toegestaan om te laden en te lossen, wordt laad- respectievelijk lostijd genoemd. Hij wordt door de partijen in de overeenkomst bedongen. Bij gebreke daarvan wordt hij bepaald overeenkomstig een door de Koning vastgestelde tabel, waarbij als grondslag genomen worden de te laden of te lossen hoeveelheden, ongeacht de tonnenmaat van het schip. De laad- en lostijd wordt uitgedrukt in volle dagen of in delen van een dag.

§ 2. Indien de afzender of de geadresseerde niet laadt of lost binnen de in § 1 bedoelde termijn, is aan de schipper een vergoeding verschuldigd, die liggeld wordt genoemd.

Het liggeld wordt bepaald in de overeenkomst.

Bij gebreke van zodanige bepaling wordt het liggeld berekend volgens het bij Koninklijk Besluit vastgestelde tarief. Ongeacht de geladen of geloste hoeveelheden wordt het lig-



geld berekend op de grondslag van het maximale laadvermogen van het schip bij de grootste toegelaten diepgang, zoals dat blijkt uit de meetbrief.

§ 3. De laad- en lostijd gaat in op de dag na de aankomst van het schip op de plaats die is aangewezen:

1° in de overeenkomst voor het laden;

2° in het vervoerdocument voor het lossen.

Indien evenwel met het laden of lossen begonnen wordt op de dag van de aankomst, gaat de laad- of lostijd op die dag in.

Indien de laad- of lostijd wordt uitgedrukt in delen van een dag wordt het hiervoor vermelde begrip dag vervangen door deel van een dag.

§ 4. De aankomst van het schip op de plaats die voor het laden in de overeenkomst of voor het lossen in het vervoerdocument is aangewezen, wordt op verzoek van de schipper vastgesteld door degene die de verplichting heeft het schip te doen laden of lossen. Deze geeft onmiddellijk een geschreven bewijs van die vaststelling af; doet hij dat niet, of is hij afwezig, dan meldt de schipper hem schriftelijk de datum waarop het schip ter bestemming is aangekomen.

§ 5. De zondagen en wettelijke feestdagen waarop niet wordt geladen of gelost, worden in de laad- of lostijd niet meegerekend.

§ 6. Het liggeld is van rechtswege verschuldigd na afloop van de laad- en lostijd, zonder dat daarvan kennis hoeft te worden gegeven.

§ 7. De ligdagen lopen door en worden berekend, afhankelijk van de wijze waarop de laad- en lostijd werd bepaald, met volle dagen dan wel met delen van een dag tot op het einde van de lading of de lossing, met inbegrip van zon- en feestdagen.

§ 8. Indien er verscheidene afzenders of bestemmingen zijn, wordt de laad- of lostijd voor elk van hen afzonderlijk berekend op de grondslag van de hoeveelheden die moeten worden geladen of gelost.

De schipper bepaalt, al naar de stuwing, de volgorde bij het laden en lossen en geeft er schriftelijk bericht van op het ogenblik dat hij zijn aankomst doet vaststellen ter uitvoering van § 4.

Voor degene die het eerst moet laden of lossen, begint de laad- of lostijd volgens de regel van § 3 en voor elk der volgende afzenders of bestemmingen bij het verstrijken van de termijn die aan de vorige toegestaan werd, of ingeval deze niet binnen de bepaalde termijn met het laden of lossen van zijn goederen gereedkomt, op het ogenblik waarop hij daarmee klaar is.

Afzenders of bestemmingen die de termijn overschrijden waarop zij recht hebben, zijn deswege liggeld verschuldigd zonder hoofdelijk verbonden te zijn.

§ 9. In de laadhaven is het liggeld verschuldigd door de afzender en in de bestemmingshaven door de bestemming.

## B) TOELICHTING

**6.597.** De voorgestelde bepaling is een licht aangepaste overname van de artikelen 17 tot 25 van de Binnenbevrachtingswet. Er wordt doelbewust teruggегреpen naar de oorspronkelijke terminologie; de redenen waarom de Commissie belast met de voorbereiding van de Nederlandse tekst

van de Grondwet, de wetboeken en de voornaamste wetten en besluiten overtuigen niet<sup>355</sup> en de in 1997 vastgestelde Nederlandse vertaling ging in tegen gangbaar spraakgebruik.

#### B.2.9. ARTIKEL 6.189. OVERLIGTIJD EN OVERLIGGELD

##### A) WETTEKST

6.598.

##### *Artikel 6.189. Overligtijd en overliggeld*

§ 1. Na verloop van een ligtijd van gelijke duur als de laad- of lostijd, en in elk geval van vijftien dagen, kan de schipper in de laadhaven of in de bestemmingshaven overliggeld eisen. Het is pas verschuldigd vanaf de dag na die waarop de schipper aan de betrokkene daartoe een ingebrekestelling heeft gericht. Het is gelijk aan het liggeld, verhoogd met 50 procent.

Na de vijftiende overligdag kan de schipper in de laadhaven de overeenkomst verbreken, zonder opzegging indien er nog niets geladen is, en in de bestemmingshaven de lading op eigen gezag lossen op kosten en voor risico van de goederen. Hij kan aanspraak maken op de in artikel 6.190 bepaalde vergoeding indien hij in de laadhaven ligt, of op de vracht indien hij in de bestemmingshaven ligt, alsmede op het liggeld en overliggeld, onverminderd zijn recht om de in artikel 6.192 vermelde maatregelen te doen treffen.

##### B) TOELICHTING

**6.599.** De voorgestelde bepaling is een licht aangepaste overname van de artikel 26 van de Binnenbevrachtingswet, andermaal met herstel van de oorspronkelijke terminologie.

#### B.2.10. ARTIKEL 6.190. VRACHT

##### A) WETTEKST

6.600.

##### *Artikel 6.190. Vracht*

§ 1. Wanneer de afzender de in de overeenkomst vermelde hoeveelheid goederen niet heeft ingeladen, heeft de schipper niettemin recht op de gehele vracht voor de volle lading waarvoor het schip werd bevracht. Hij kan eisen dat de afzender voor de afvaart de vracht voor de niet ingeladen hoeveelheden betaalt, of dat in het vervoerdocument een beding wordt opgenomen luidens hetwelk vracht zal verschuldigd zijn voor de in de overeenkomst bepaalde totale hoeveelheid.

Indien de afzender meer inlaadt dan in de overeenkomst was overeengekomen, heeft de schipper, ook voor het meerdere, recht op de bedongen vracht.

Indien de overeenkomst de vermelding "ongeveer" bevat, kan de afzender 2,5 procent meer of minder inladen, voor zover het vermogen van het schip zulks toelaat. In dat geval wordt de wanvracht berekend over de minimumhoeveelheid die de afzender verplicht was in te laden.

<sup>355</sup> Zie *Parl.St.*, Kamer, 1996-97, nr. 989/1, 17-18.

§ 2. De schipper kan betaling van de vracht eisen van zodra de lostijd is verstreken.

§ 3. Aanvaarding voor de schipper van het saldo van de vracht, berekend naar het uitgeleverd gewicht, sluit geen erkenning in van manco.

§ 4. Hij die de overeenkomst verbreekt alvorens iets te hebben ingeladen, is een vergoeding verschuldigd gelijk aan een derde van de vracht, berekend over het geheel van de in te laden hoeveelheden. Indien de verbreking geschiedt na afloop van de ligtijd, moet hij bovendien het eventuele liggeld en overliggeld betalen.

Is met de inlading een aanvang gemaakt en blijft de afzender in gebreke de gehele toezegde hoeveelheid in te laden, dan moet de volle vracht worden betaald op de gehele in de overeenkomst bedongen hoeveelheid.

In dat geval kan de afzender eisen dat de ingeladen hoeveelheid wordt gelost.

§ 5. Indien een deel van de goederen niet ter bestemmingsplaats aankomt, is slechts een evenredige vracht verschuldigd, die niet minder mag bedragen dan een derde van de overeengekomen vracht.

Is een deel van de goederen over boord geworpen tot gemeen behoud van schip en lading, dan is de volle vracht verschuldigd, maar zij draagt in de averij-grosse.

Deze regels doen geen afbreuk aan het recht van verhaal op degenen door wier schuld de goederen verloren gegaan of niet aangekomen zijn.

§ 6. De vracht is voor de gehele dag verschuldigd, onverschillig op welk uur het laden begint of het lossen eindigt.

De vracht en het liggeld moeten betaald worden binnen een termijn van drie werkdagen, ingaande de dag na die waarop het lossen is geëindigd, anders kan de vervrachter, na ingebrekestelling, als vergoeding een som eisen gelijk aan de dagelijkse vracht, en dit tot aan de volledige betaling.

#### B) TOELICHTING

**6.601.** De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door de artikelen 27, 28, 35, 36 en 44 van de Binnenbevrachtingswet.

#### B.2.11. ARTIKEL 6.191. BETEKENINGEN, INGEBREKESTELLINGEN EN MEDEDELINGEN

##### A) WETTEKST

**6.602.**

#### *Artikel 6.191. Betekeningen, ingebrekestellingen en mededelingen*

§ 1. De schipper kan alle betekeningen, ingebrekestellingen, mededelingen of brieven, met uitzondering van die welke aan de bestemming moeten worden gericht, doen toekomen aan de scheepsbevrachter of, indien de overeenkomst geen scheepsbevrachter vermeldt, aan degene voor wiens rekening ze gesloten is.

§ 2. In alle gevallen waarin, krachtens de wet, één der partijen aan de andere partij een bericht of een ingebrekestelling moet doen toekomen, kan zij dit doen hetzij bij aangete-

kende brief, hetzij bij een schrijven overhandigd in het bijzijn van twee getuigen, hetzij bij een gewone brief afgegeven tegen ontvangstbewijs.

§ 3. Wanneer de overeenkomst geen woon- of verblijfplaats van de schipper aangeeft, wordt deze geacht woonplaats te hebben gekozen ten kantore van de scheepsbevrachter.

B) TOELICHTING

**6.603.** De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door de artikelen 54, 55 en 56 van de Binnenbevrachtingswet.

B.2.12. ARTIKEL 6.192. GESCHILLEN BIJ AFLEVERING

A) WETTEKST

**6.604.**

*Artikel 6.192. Geschillen bij aflevering*

Wanneer de vervoerde goederen worden geweigerd of aangaande de inontvangstneming daarvan geschil is ontstaan, wordt de staat van de goederen, indien een belanghebbende het vordert, onderzocht door een of drie deskundigen, die worden benoemd bij een beschikking van de voorzitter van de rechtbank van koophandel, onderaan op een verzoekschrift gesteld.

De bestemming wordt opgeroepen bij een aangetekende brief, waarin dag en uur van het deskundigenonderzoek worden aangegeven.

De beschikking kan bevelen dat de goederen in bewaring zullen worden gegeven of onder sekwestre gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht.

De beschikking kan de verkoop bevelen ten bate van de schipper ten belope van hetgeen hem naar aanleiding van het vervoer verschuldigd is. Deze verkoop geschiedt openbaar, in een door de voorzitter aan te wijzen plaats en ten minste drie vrije dagen nadat daarvan bericht is gegeven aan de geadresseerde en de afzender. Deze termijn wordt verdubbeld wanneer een van de belanghebbenden in het buitenland verblijft.

In spoedeisende gevallen kan de voorzitter die termijnen verkorten.

De beschikking is niet vatbaar voor verzet of hoger beroep.

Zij is uitvoerbaar op de minuut en voor de registratie.

B) TOELICHTING

**6.605.** Het voorgestelde artikel is gebaseerd op artikel 58 van de Binnenbevrachtingswet.

B.2.13. ARTIKEL 6.193. VOORRECHT VAN DE SCHIPPER

A) WETTEKST

6.606.

***Artikel 6.193. Voorrecht van de schipper***

**De vracht, de bijkomende kosten, de liggelden en de overliggelden zijn op de goederen bevoorrecht gedurende de tijd dat deze in het bezit van de schipper zijn en gedurende de vierentwintig uren die op de afgifte aan de bestemming volgen, mits laatstgenoemde er het bezit van behoudt.**

**Dit voorrecht heeft dezelfde rang als het voorrecht, ingesteld bij artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.**

B) TOELICHTING

**6.607.** De voorgestelde bepaling is een letterlijke overname van artikel 60 van de Binnenbevrachtingswet.

B.2.14. ARTIKEL 6.194. ROMPBEVRACHTING

A) WETTEKST

6.608.

***Artikel 6.194. Rompbevrachtingsovereenkomst***

**Een rompbevrachtingsovereenkomst is een overeenkomst waarbij de vervrachter zich ertoe verbindt een binnenschip ter beschikking te stellen van de bevrachter zonder daarover nog enige zeggenschap te houden.**

**De exploitatie van het schip is volledig in handen van de rompbevrachter en geschiedt voor diens rekening.**

B) TOELICHTING

**6.609.** De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door artikel 8:990 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek. Het voorgestelde artikel geeft enkel een omschrijving van de rompbevrachtingsovereenkomst en stelt geen nadere aanvullende rechtsregels voor. Partijen dienen dus indien zij een rompbevrachtingsovereenkomst sluiten, zelf te bepalen welke regels van toepassing zullen zijn. Indien partijen hieromtrent niets bepalen en dit niet leidt tot oplossingen welke onverenigbaar zijn met de gebruiken in de binnenvaart, kunnen de bepalingen betreffende de rompbevrachting van zeeschepen naar analogie worden toegepast.

A) WETTEKST

6.610.

*Artikel 6.195. Bevrachting om te liggen*

§ 1. Een bevrachtingsovereenkomst om te liggen is een overeenkomst waarbij de vervrachter zich verbindt een binnenschip geheel of gedeeltelijk terbeschikking te stellen van de bevrachter teneinde aan boord daarvan goederen te laden, op te slaan en daaruit te lossen.

§ 2. In geval van bevrachting om te liggen is de vervrachter verplicht het binnenschip in goede staat van onderhoud ter beschikking te stellen van de bevrachter. De bevrachter heeft het recht voor de inlading de overeenkomst op te zeggen zonder enige vergoeding te moeten betalen, indien het binnenschip niet in goede staat is. Het bewijs van de gebrekkige staat van het binnenschip rust op de bevrachter. De bevrachter die het binnenschip in slechte staat van onderhoud aanvaardt, doet dit op eigen risico en kan zich daar niet op beroepen om de vervrachter aansprakelijk te stellen voor de beschadiging die er het gevolg van zou zijn.

§ 3. De bevrachtingsovereenkomst om te liggen kan bepalen dat de vervrachter een cognossement zal ondertekenen.

Is er geen cognossement getekend, dan is de vervrachter niet aansprakelijk ten aanzien van het aantal ingescheepte colli's of de ingeladen hoeveelheden. Hij is slechts aansprakelijk uit hoofde van eigen opzet of grove schuld. De bevrachter kan evenwel het schip doen loden.

§ 4. De vervrachter wiens binnenschip bevracht is om te liggen, is niet aansprakelijk, zelfs indien hij een cognossement heeft getekend, voor enige beschadiging aan de goederen, tenzij deze te wijten is aan zijn opzet of grove schuld of aan een tekortkoming in het onderhouden van het binnenschip sedert het einde van de inlading.

§ 5. Het liggen gaat in op de dag na die van de bevrachting, zelfs wanneer het binnenschip zich op de aangewezen laadplaats bevindt. Indien het binnenschip geladen wordt op de dag van de bevrachting, gaat het liggen echter op die dag in.

Alle sleep- en verhaalkosten worden aan de vervrachter terugbetaald. Indien de vervrachter zelf een schip verhaalt, kan hij een vergoeding eisen, gelijk aan het loon dat door de sleepboten zou zijn gevraagd. Wanneer het bevel tot verhalen hem bereikt na 16 uur, wintertijd, of na 17 uur, zomertijd, is hij niet verplicht 's anderendaags vanaf het eerste uur op zijn nieuwe ligplaats te zijn. Wanneer het laden, lossen of verhalen geschiedt buiten de diensturen van de douane, wordt aan de vervrachter een vergoeding toegekend.

§ 6. Indien in de bevrachtingsovereenkomst geen ligtijd is bepaald, eindigt deze zodra de ingescheepte lading volledig gelost is.

Is er een tijd bepaald, dan kan de bevrachter het binnenschip binnen die tijd lossen en weer laden.

Indien de bevrachtingsovereenkomst aan de vervrachter enkel een minimumtijd waarborgt, kan de bevrachter bij het verstrijken daarvan voortzetting van de bevrachting eisen, tenzij hij binnen die tijd het binnenschip reeds geheel gelost heeft.

**§ 7. Bevrachting om te liggen geschiedt voor ten minste vijf dagen.**

**De vervrachter kan op het einde van de bedongen tijd of, indien er geen bedongen tijd is, bij het verstrijken van de vijftigste dag, eisen dat zijn binnenschip wordt gelost. Daartoe moet hij de bevrachter in gebreke stellen. Het binnenschip moet worden gelost binnen een tijd van tien dagen, zondagen en wettelijke feestdagen niet inbegrepen, ingaande de dag na de ingebrekestelling of ten vroegste de eenenvijftigste dag van het liggen. Vanaf de elfde dag na die van de ingebrekestelling, kan de vervrachter zonder nieuwe ingebrekestelling eisen dat de overeengekomen vracht met 50 procent wordt verhoogd.**

**Hij kan insgelijks, vanaf de twintigste dag na die van de ingebrekestelling, een sekwester doen aanstellen voor het in artikel 6.192 bepaalde doel.**

**B) TOELICHTING**

**6.611.** De voorgestelde bepaling is geïnspireerd door het eerste lid van artikel 8:992 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek en door de artikelen van de Binnenbevrachtingswet betreffende de bevrachting om te liggen (art. 4 en 44 e.v).

## 6. PASSAGIERSVERVOER OVER DE BINNENWATEREN

### A. HUIDIGE REGELING

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**6.612.** In de huidige wetgeving is het vervoer van passagiers over de binnenwateren slechts geregeld op summiere wijze .

Titel IV van de Zeewet betreffende het vervoer van reizigers is niet van toepassing op de binnenvaart.

Voor het vervoer van passagiers over de binnenwateren gelden derhalve enkel de beknopte bepalingen over passagiersvervoer van de Algemene Vervoerswet en het Burgerlijk Wetboek.

#### A.2. BEOORDELING

##### A) ALGEMENE KRITIEK

**6.613.** Nog meer dan m.b.t. het passagiersvervoer over zee, kan m.b.t. het passagiersvervoer over de binnenwateren worden gesteld dat de Belgische regeling ongecoördineerd, al te summier en verouderd is.

Passagiersvervoer over de binnenwateren komt in de praktijk voor. De verschijningsvormen variëren van vervoer per veer- of overzetboot tot riviercruises. Een degelijk uitgewerkte en hedendaagse wettelijke regeling terzake is dan ook wenselijk.

##### B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

**6.614.** Op 6 februari 1976 werd binnen de Economische Commissie voor Europa van de VN wel een Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterway (CVN) opgemaakt, en op 5 juli 1978 werd een Protocol bij dat Verdrag opgesteld. Het CVN-Verdrag telt nog steeds maar één verdragspartij, m.n. de Russische Federatie, terwijl het Protocol geen enkele partij telt. Het valt dan ook niet te verwachten dat deze instrumenten ooit in werking zullen treden.

**6.615.** In het oorspronkelijke voorstel voor een verordening, dat uiteindelijk Verordening 392/2009 zou worden, had de Europese Commissie bepaald dat de nieuwe regeling mede van toepassing zou zijn op alle internationaal of binnenlands vervoer over de binnenwateren<sup>356</sup>. Bijgevolg zou het aansprakelijkheidsregime van het PAL-Verdrag 2002 niet alleen worden uitgebreid tot het nationale zeevervoer van passagiers, maar ook tot de binnenvaart. De Commissie meende dat de uitbreiding van het toepassingsgebied verantwoord was omdat de bestaande aansprakelijkheidsregelingen voor het vervoer van passagiers onderling verschilden en

---

<sup>356</sup> Europese Commissie, Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen, Brussel, 23 november 2005, COM(2005) 592 definitief, 2005/0241 (COD), SEC(2005) 1516, 14.



omdat de verplichte verzekeringsregeling niet van toepassing zou zijn op kleine schepen die maximaal 12 passagiers mogen vervoeren<sup>357</sup>.

De toepassing van het PAL-regime op het binnenlands vervoer over zee is op grond van de Verordening 392/2009 inmiddels verbindend voor passagiersschepen van klasse A en B. In de toekomst zal het PAL-regime op grond van de EU-wetgeving ook van toepassing worden op passagiersschepen van klasse C en D. De uitbreiding van het toepassingsgebied tot het vervoer over de binnenwateren werd uiteindelijk echter niet in Verordening 392/2009 opgenomen. Wat dat betreft behoudt de nationale wetgever dus keuzevrijheid.

#### C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

##### - DUITSLAND

**6.616.** In Duitsland bepaalt § 77 van het Binnenschiffahrtsgesetz dat de voorschriften m.b.t. het passagiersvervoer op zeeschepen ook van toepassing zijn op het vervoer van passagiers langs rivieren en andere binnenwateren. De bepaling luidt als volgt:

- (1) Auf die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern ist § 664 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden. Das Recht, eine Beschränkung der Haftung nach den §§ 4 bis 5m geltend zu machen, bleibt unberührt.*
- (2) Der Beförderer hat wegen des Beförderungsentgelts ein Pfandrecht an dem Gepäck des Reisenden, solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist. Die Wirkungen und die Geltendmachung des Pfandrechts bestimmen sich im übrigen nach den für das Pfandrecht des Frachtführers an Frachtgütern geltenden Vorschriften.*

De scheepseigenaar of degene die ermee wordt gelijkgesteld kan zijn aansprakelijkheid voor alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen echter beperken overeenkomstig de algemene beperkingsregeling. Luidens § 5k van het Binnenschiffahrtsgesetz is de aansprakelijkheid voor letselschade van passagiers beperkt tot 60.000 bijzondere trekkingsrechten, vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip mag vervoeren, met een minimum van 720.000 en een maximum van 12.000.000 rekeneenheden.

Deze regeling wordt inhoudelijk niet gewijzigd door de nieuwe maritieme wetgeving van 2013<sup>358</sup>. § 77 van het Binnenschiffahrtsgesetz zal voortaan als volgt luiden:

*Auf die Beförderung von Fahrgästen und ihrem Gepäck auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern sind die §§ 536 bis 552 des Handelsgesetzbuchs entsprechend anzuwenden.*

##### - ENGELAND

**6.617.** Het vervoer van passagiers over de binnenwateren lijkt in Engeland niet aan een specifiek regime te zijn onderworpen.

---

<sup>357</sup> Europese Commissie, Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen, Brussel, 23 november 2005, COM(2005) 592 definitief, 2005/0241 (COD), SEC(2005) 1516, 6.

<sup>358</sup> Deutscher Bundestag – 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, 50 en 140-141.

- FRANKRIJK

**6.618.** In Frankrijk schijnen m.b.t. de overeenkomst van het vervoer van passagiers over de binnenwateren geen bijzondere wetsbepalingen voorhanden te zijn, net zoals Frankrijk geen nationale regels voor (algemene) aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart kent<sup>359</sup>.

De aansprakelijkheid van de vervoerder lijkt te worden beheerst door het gemeen recht.

- LUXEMBURG

**6.619.** In Luxemburg schijnen m.b.t. de overeenkomst van het vervoer van passagiers over de binnenwateren geen bijzondere wetsbepalingen voorhanden te zijn.

- NEDERLAND

**6.620.** Het vervoer van passagiers over de binnenwateren wordt in Nederland geregeld in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (NBW). Luidens de voorbereidende werken zoeken de bepalingen zoveel mogelijk aansluiting bij het zeerecht, maar wijken zij ervan af waar de bijzondere verhoudingen in de binnenvaart daartoe aanleiding geven<sup>360</sup>. De relevante bepalingen luiden als volgt:

Artikel 880

*Op de exploitatie van een binnenschip zijn de artikelen 361 tot en met 366<sup>361</sup> van overeenkomstige toepassing.*

[...]

Afdeling 3 Overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren

Artikel 970

1. *De overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze titel is de overeenkomst van personenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een schip een of meer personen (reizigers) en al dan niet hun bagage uitsluitend over binnenwateren te vervoeren. Vervoer tussen wal en schip als bedoeld in artikel 501 onder a wordt niet als vervoer over binnenwateren aangemerkt. De overeenkomst van personenvervoer aan boord van een luchtkussenvoertuig noch de overeenkomst van personenvervoer als omschreven in artikel 100 is een overeenkomst van personenvervoer in de zin van deze afdeling.*

2. *Hutbagage in de zin van deze afdeling is de bagage, met uitzondering van levende dieren die de reiziger in zijn hut heeft, die hij in zijn bezit, onder zijn toezicht of in zijn macht heeft, alsmede de bagage die hij aan boord heeft van een met hem als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip, doch niet dit voertuig of schip zelf.*

3. *Handbagage in de zin van deze afdeling is de bagage, met uitzondering van levende dieren, die de reiziger als gemakkelijk mee te voeren, draagbare dan wel met de hand verrijdbare zaken op of bij zich heeft.*

4. *Bij algemene maatregel van bestuur kunnen zaken die geen hut- of handbagage zijn voor de toepassing van bepalingen van deze afdeling als hut- of handbagage worden aangewezen, dan wel bepalingen van deze afdeling niet van toepassing worden verklaard op zaken, die hut- of handbagage zijn.*

---

<sup>359</sup> Zie Blauwboek 3, nr. 4.463.

<sup>360</sup> PG Boek 8 NBW, 921.

<sup>361</sup> Zie *supra*, nr. 6.34.

#### Artikel 971

*Vervoer over binnenwateren omvat*

- a. *met betrekking tot personen of hun hut- of handbagage de tijd dat de reiziger of zijn hut- of handbagage aan boord van het schip verblijft, de tijd van inscheping of ontscheping, alsmede, onder voorbehoud van artikel 501, de tijd dat de reiziger of zijn hut- of handbagage te water wordt vervoerd tussen wal en schip of tussen schip en wal, indien de prijs hiervan in de vracht is inbegrepen of het voor dit hulpvervoer gebezigde schip door de vervoerder ter beschikking van de reiziger is gesteld. Vervoer over binnenwateren van personen omvat echter niet de tijd dat de reiziger verblijft op een ponton, een steiger, een veerstoep of enig schip dat ligt tussen de wal en het schip aan boord waarvan hij vervoerd zal worden of werd, in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie;*
- b. *met betrekking tot hut- of handbagage bovendien de tijd dat de reiziger verblijft op een ponton, een steiger, een veerstoep of enig schip dat ligt tussen de wal en het schip aan boord waarvan hij vervoerd zal worden of werd, in een stationsgebouw, op een kade of enige andere haveninstallatie, indien die bagage is overgenomen door de vervoerder en niet weer aan de reiziger is afgeleverd;*
- c. *met betrekking tot bagage die noch hut- noch handbagage is, de tijd tussen het overnemen daarvan door de vervoerder hetzij te land, hetzij aan boord en de aflevering door de vervoerder.*

#### Artikel 972

1. *Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van personenvervoer, waarbij de vervoerder (de verrachter) zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbevrachting, in zijn geheel en al dan niet op tijdbasis (tijdbevrachting of reisbevrachting) ter beschikking stelt van zijn wederpartij (de bevrachter).*
2. *De in afdeling 2 van titel 10 in het bijzonder voor het geval van bevrachting gegeven bepalingen, alsmede artikel 894 zijn op deze bevrachting van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 973

*De wetbepalingen omtrent huur, bewaarneming en bruikleen zijn op terbeschikkingstelling van een schip ten vervoer, anders dan bij wijze van rompbevrachting, niet van toepassing.*

#### Artikel 974

1. *De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of door een omstandigheid waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen.*
2. *Vermoed wordt dat een zorgvuldig vervoerder de omstandigheid die leidde tot schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand heeft kunnen vermijden, alsmede dat zulk een vervoerder heeft kunnen verhinderen dat deze omstandigheid tot een dergelijk voorval leidde.*
3. *Gebrekkigheid of slecht functioneren van het schip of van het materiaal waarvan hij zich voor het vervoer bedient, wordt aangemerkt als een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen heeft kunnen verhinderen.*
4. *Bij de toepassing van dit artikel wordt slechts dan rekening gehouden met een gedraging van een derde, indien geen andere omstandigheid, die mede tot het voorval leidde, voor rekening van de vervoerder is.*

#### Artikel 975

1. *De vervoerder is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door geheel of gedeeltelijk verlies dan wel beschadiging van hut- of handbagage met uitzondering van een zaak, die zich aan boord van een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip bevindt, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen.*
2. *Het tweede en derde lid van artikel 974 zijn van toepassing.*

3. Bij de toepassing van dit artikel wordt slechts dan rekening gehouden met een gedraging van een derde, indien geen andere omstandigheid, die mede tot het voorval leidde, voor rekening van de vervoerder is.
4. Dit artikel laat de artikelen 545 en 1006 onverlet.

#### Artikel 976

Onder voorbehoud van artikel 975 is de vervoerder aansprakelijk voor schade veroorzaakt door geheel of gedeeltelijk verlies dan wel beschadiging van bagage, indien een voorval dat hiertoe leidde zich voordeed tijdens het vervoer en voor zover dit voorval is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder heeft kunnen vermijden of waarvan zulk een vervoerder de gevolgen heeft kunnen verhinderen.

#### Artikel 977

De vervoerder is niet aansprakelijk in geval van verlies of beschadiging overkomen aan geldstukken, verhandelbare documenten, goud, zilver, juwelen, sieraden, kunstvoorwerpen of andere zaken van waarde, tenzij deze zaken van waarde aan de vervoerder in bewaring zijn gegeven en hij overeengekomen is hen in zekerheid te zullen bewaren.

#### Artikel 978

De vervoerder is terzake van door de reiziger aan boord gebrachte zaken die hij, indien hij hun aard of gesteldheid had gekend, niet aan boord zou hebben toegelaten en waarvoor hij geen bewijs van ontvangst heeft afgegeven, geen enkele schadevergoeding verschuldigd indien de reiziger wist of behoorde te weten, dat de vervoerder de zaken niet ten vervoer zou hebben toegelaten; de reiziger is alsdan aansprakelijk voor alle kosten en schade voor de vervoerder voortvloeiend uit de aanbidding ten vervoer of uit het vervoer zelf.

#### Artikel 979

Onverminderd artikel 978 en onverminderd artikel 179 van Boek 6 is de reiziger verplicht de vervoerder de schade te vergoeden die hij of zijn bagage deze berokkende, behalve voor zover deze schade is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig reiziger niet heeft kunnen vermijden en voor zover zulk een reiziger de gevolgen daarvan niet heeft kunnen verhinderen. De reiziger kan niet om zich van zijn aansprakelijkheid te ontheffen beroep doen op de hoedanigheid of een gebrek van zijn bagage.

#### Artikel 980

1. Onverminderd de bepalingen van deze afdeling zijn op het vervoer van bagage de artikelen 895, 903 eerste en tweede lid, 904 eerste lid, 910 eerste en tweede lid, 911, 912, 914, 951 en 954 tot en met 961 van toepassing. De in artikel 954 toegekende rechten en het in artikel 957 toegekende recht tot het zich laten voldoen uit het in bewaring te stellen bedrag van kosten terzake van het vervoer, kunnen worden uitgeoefend voor alles wat de wederpartij van de vervoerder of de reiziger aan de vervoerder verschuldigd is.
2. Partijen hebben de vrijheid af te kijken van in het eerste lid op hun onderlinge verhouding toepasselijke verklaarde bepalingen.

#### Artikel 981

Op de overeenkomst van personenvervoer zijn de artikelen 511 tot en met 516 van overeenkomstige toepassing.

#### Artikel 982

1. Behoudens de artikelen 974 tot en met 977 is de vervoerder niet aansprakelijk voor schade ontstaan door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein of de schipper, een ander lid van de bemanning, de loods of de ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie van het schip.
2. Behoudens de artikelen 974 tot en met 977 wordt generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen en generlei redelijke afwijking van de koers beschouwd als een schending van enige vervoerovereenkomst en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige schade daardoor ontstaan.

#### Artikel 983

1. *De aansprakelijkheid van de vervoerder is in geval van dood, letsel of vertraging van de reiziger en in geval van verlies, beschadiging of vertraging van diens bagage beperkt tot een bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te bepalen bedrag of bedragen.*
2. *Dit artikel laat de titels 7 en 12 van dit boek onverlet.*

#### Artikel 984

1. *De vervoerder kan zich niet beroepen op enige beperking van zijn aansprakelijkheid voor zover de schade is ontstaan uit zijn eigen handeling of nalaten, geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.*
2. *Nietig is ieder beding, waarbij van dit artikel wordt afgeweken.*

#### Artikel 985

*Nietig is ieder vóór het aan de reiziger overkomen voorval of vóór het verlies of beschadiging van bagage gemaakt beding, waarbij de ingevolge de artikelen 974 tot en met 977 op de vervoerder drukkende aansprakelijkheid of bewijslast wordt verminderd op andere wijze dan in deze afdeling is voorzien.*

#### Artikel 986

*Op de overeenkomst van personenvervoer over binnenwateren zijn de artikelen 521 tot en met 528 van overeenkomstige toepassing.*

Luidens de voorbereidende werken wordt kosteloos vervoer niet a priori uitgesloten van de wetgeving op het vervoer over de binnenwateren. Het wordt aan de rechter overgelaten om uit te maken of er bij het meenemen van vrienden of familieleden op de binnenwateren sprake is van een vervoerovereenkomst<sup>362</sup>.

De verjaring van de rechtsvordering tot schadevergoeding wordt geregeld in Titel 20 van Boek 8. De voor de binnenvaart relevante bepalingen luiden:

#### Afdeling 5 Vervoer van personen

##### Artikel 1750

1. *Beboudens de artikelen 1751 tot en met 1754 verjaart een op een overeenkomst van personenvervoer, als genoemd in de afdelingen 4 van titel 2, 5 van titel 2, 3 van titel 10 en 3 van titel 13, gegronde rechtsvordering door verloop van één jaar, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op die waarop de reiziger het vervoermiddel heeft verlaten of had moeten verlaten.*
2. *In afwijking van het eerste lid zijn op de verjaring van een rechtsvordering terzake van het vervoer van bagage, geen hut- of handbagage in de zin van de artikelen 100, 500, 970 of 1141, noch een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip of levend dier zijnde, de artikelen 1710 tot en met 1722 van overeenkomstige toepassing.*

[...]

##### Artikel 1751

1. *Een rechtsvordering jegens de vervoerder terzake van aan een reiziger overkomen letsel verjaart door verloop van drie jaren, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het de reiziger overkomen voorval of ongeval.*

---

<sup>362</sup> PG Boek 8 NBW, 927.

2. Een rechtsvordering jegens de vervoerder terzake van dood van een reiziger verjaart door verloop van drie jaren, welke termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van overlijden van de reiziger, doch welke niet langer loopt dan vijf jaren beginnend met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het de reiziger overkomen voorval of ongeval.

#### Artikel 1752

*In geval van bevrachting strekkende tot het vervoer van personen zijn de artikelen 1713 eerste lid, 1716 tot en met 1719 en 1721 van overeenkomstige toepassing.*

#### Artikel 1753

1. Een rechtsvordering jegens een vervoerder terzake van dood of letsel van de reiziger of terzake van hut- of handbagage in de zin van artikel 100, 500, 970 of artikel 1141, dan wel terzake van een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig, schip of levend dier vervalt indien de rechthebbende niet binnen een termijn van drie maanden aan de vervoerder kennis heeft gegeven van het aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.

2. De in het eerste lid genoemde termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de dag van het voorval of ongeval.

3. Het eerste lid van dit artikel blijft buiten toepassing indien

a. de rechthebbende binnen de in het eerste lid genoemde termijn schriftelijk bij de vervoerder een vordering heeft ingediend;

b. het voorval of ongeval te wijten is aan schuld van de vervoerder;

c. van het voorval of ongeval geen kennis is gegeven of niet binnen de in het eerste lid genoemde termijn kennis is gegeven, het één of het ander door omstandigheden, die niet voor rekening van de rechthebbende komen;

d. de vervoerder binnen de in het eerste lid genoemde termijn uit anderen hoofde kennis had van het voorval of ongeval.

4. Voor de toepassing van dit artikel wordt een omstandigheid als bedoeld in de artikelen 106 eerste lid onder b, 505, 975 en 1150 aangemerkt als een aan de reiziger overkomen voorval of ongeval.

#### Artikel 1754

1. Ten behoeve van een vervoerder van personen, een wederpartij van een zodanige vervoerder of een reiziger, voor zover deze verhaal zoekt op een partij bij een exploitatie-overeenkomst, als bedoeld in artikel 361, dan wel op een reiziger voor hetgeen door hem aan een derde is verschuldigd, begint een nieuwe termijn van verjaring of verval, welke drie maanden belooft; deze termijn begint met de aanvang van de dag, volgende op de eerste der volgende dagen:

a. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, aan de tot hem gerichte vordering heeft voldaan of

b. de dag waarop hij, die verhaal zoekt, terzake in rechte is aangesproken of

c. de dag waarop de verjaring, waarop hij, die verhaal zoekt, beroep zou kunnen doen, is gestuit of

d. de dag waarop de termijn van de verjaring of het verval van de rechtsvordering waarvoor verhaal wordt gezocht, is verlopen, waarbij geen rekening wordt gehouden met een mogelijkernijs door partijen overeengekomen verlenging.

2. Het eerste lid kan er niet toe leiden, dat de voor rechtsvorderingen, gegrond op de desbetreffende exploitatie-overeenkomst, geldende termijn van verjaring of verval eerder verstrijkt ten aanzien van de rechtsvordering tot verhaal die op die exploitatie-overeenkomst is gegrond.

3. Voor de toepassing van dit artikel wordt een overeenkomst, waarbij door de ene partij een vervoermiddel anders dan bij wijze van bevrachting en anders dan bij wijze van een overeenkomst als bedoeld in artikel 1080 derde lid, ter beschikking wordt gesteld van haar wederpartij, als exploitatie-overeenkomst aangemerkt en worden de partijen bij die overeenkomst aangemerkt als vervoerder en diens wederpartij of reiziger.

Waar bij passagiersvervoer over zee rechtsvorderingen verjaren door verloop van twee jaar, verjaren de vorderingen m.b.t. personenvervoer over binnenwateren reeds na één jaar.

Wat betreft het binnenvaartrecht beperkt het Besluit van 11 maart 1991, ter uitvoering van artikel 983 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek de vergoeding voor schade veroorzaakt door dood of letsel tot een bedrag van 137.000 EUR per reiziger. Voormeld besluit beperkt voorts de schadevergoeding verschuldigd in geval van vertraging van een reiziger en verlies, beschadiging of vertraging van diens bagage, tot een bedrag van 1.000 EUR en de vergoeding voor de schade aan een als bagage ten vervoer aangenomen voertuig of schip en de zaken aan boord daarvan tot een bedrag van 9.100 EUR per voertuig of schip.

#### D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

##### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

**6.621.** Wat de tijdens de eerste consultatie a.d.h.v. het Groenboek ingenomen standpunten betreft, kan worden verwezen naar de rapportage hierboven i.v.m. maritiem passagiersvervoer<sup>363</sup>.

##### - NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**6.622.** Twee scenario's zijn denkbaar: het PAL-regime voor het vervoer van passagiers over zee kan, *mutatis mutandis*, worden overgenomen, of er kan een autonoom regime voor de binnenvaart worden uitgewerkt.

Een autonoom regime, dat fundamenteel afwijkt van het PAL-regime, heeft echter weinig zin. De risico's op de binnenwateren zijn weliswaar kleiner dan op zee, maar de basisverplichtingen van de vervoerder en de passagier blijven dezelfde. Ook vanuit de optiek van rechtszekerheid en wetgevingseconomie is het niet aangewezen om tal van specifieke regelingen in te voeren.

De grootste knelpunten bij een overname van het PAL-regime zijn de limitatiebedragen en de verplichte verzekering. De bedrijven die actief zijn in het passagiersvervoer over de binnenwateren beschikken niet over dezelfde financiële draagkracht als de grote cruisereederijen. Aangezien het PAL-Verdrag 2002 niet van rechtswege van toepassing is op de binnenvaart, staat het de nationale wetgever vrij om, wanneer hij het toepassingsgebied uitbreidt tot de binnenvaart, de beperkingsbedragen aan te passen.

#### E) SLOTSOM

**6.623.** In de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek wordt ervoor geopteerd om het regime van het PAL-Verdrag 2002, opgenomen in Afdeling 1, ook toepasselijk te maken op het passagiersvervoer over de binnenwateren.

Vanuit het oogpunt van de draagkracht van de binnenvaartondernemers, en de verzekerbaarheid van hun aansprakelijkheid, worden lagere aansprakelijkheidsgrenzen gehanteerd.

---

<sup>363</sup> Zie *supra*, nr. 6. 419.

## B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

### B.1. ARTIKEL 6.196. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

#### A) WETTEKST

6.624.

#### **Afdeling 2 – Passagiersvervoer over de binnenwateren**

##### ***Artikel 6.196. Begripsomschrijvingen***

**In deze Afdeling wordt verstaan onder:**

**1° "vervoerovereenkomst": een door een vervoerder of voor zijn rekening gesloten overeenkomst, voor het vervoer over de binnenwateren tegen vergoeding van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;**

**2° "schip": een binnenschip, met uitsluiting van luchtkussenvaartuigen.**

#### B) TOELICHTING

**6.625.** In het voorgestelde artikel worden de aangepaste definities van "vervoerovereenkomst" en "schip" opgenomen. Het element vergoeding in de definitie van de vervoerovereenkomst is essentieel want een welwillend kosteloos optredende vervoerder kan bezwaarlijk aan een dwingend aansprakelijkheidsregime worden onderworpen. De overige definities van artikel 6.119 zijn van overeenkomstige toepassing.

### B.2. ARTIKEL 6.197. TOEPASSELIJKHEID VAN DE BEPALINGEN BETREFFENDE DE ZEEVAART

#### A) WETTEKST

6.626.

##### ***Artikel 6.197. Toepasselijkheid van de bepalingen betreffende de zeevaart***

**Afdeling 3 van Hoofdstuk 1, met uitzondering van de artikelen 119, 2° en 3°, 123, § 1 en 128, is eveneens van toepassing op het vervoer van passagiers over de binnenwateren.**

#### B) TOELICHTING

**6.627.** Het regime van het PAL-Verdrag 2002, dat geldt voor het vervoer van passagiers over zee, wordt eveneens van toepassing verklaard op het vervoer van passagiers over de binnenwateren.



### B.3. ARTIKEL 6.198. AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER

#### A) WETTEKST

6.628.

#### ***Artikel 6.198. Aansprakelijkheid van de vervoerder***

**Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 100.000 rekeneenheden belooft, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident:**

**1° het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of**

**2° geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.**

**Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.**

#### B) TOELICHTING

**6.549.** Het voorgestelde artikel neemt § 1 van artikel 6.123 over. Het bedrag van 250.000 STR, dat in de zeevaart geldt, wordt voor de binnenvaart echter verminderd tot 100.000 STR, teneinde rekening te houden met de geringere financiële draagkracht van de binnenvaartvervoerders en -rederijen.

De overige paragrafen van artikel 6.123 worden niet gewijzigd, en blijven derhalve onverkort gelden in de binnenvaart (cf. artikel 6.197).

### B.4. ARTIKEL 6.199. AANSPRAKELIJKHEIDSGRENS BIJ OVERLIJDEN EN PERSOONLIJK LETSEL

#### A) WETTEKST

6.629.

#### ***Artikel 6.199. Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel***

**De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 6.128, is beperkt tot een bedrag van 200.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.**

#### B) TOELICHTING

**6.630.** Het voorgestelde artikel neemt § 1 van artikel 6.128 van Afdeling 1 over. Het maximumbedrag van de aansprakelijkheid bij overlijden en persoonlijk letsel wordt echter verminderd van 400.000 STR in de zeevaart tot 200.000 STR.

De aansprakelijkheidsgrenzen voor verlies of beschadiging van bagage worden behouden op hetzelfde niveau als in de zeevaart (art. 10).

## 7. SLEEP- EN DUWVAART

### A. HUIDIGE REGELING

#### A.1. RELEVANTE WETTEKSTEN

**6.631.** De Zeewet bevat geen bepalingen betreffende de overeenkomsten voor sleep- of duwvaart.

De artikelen 1 en 271 van de Zeewet vermelden de sleepvaart als typische activiteiten van het zee- resp. het binnenschip.

Artikel 259 van de Zeewet, dat berust op de corresponderende bepaling van het Bergingsverdrag 1910, regelt het recht op hulp- of berrgloon van de sleepboot.

Het Aansprakelijkheidsbeperkingsbesluit van 24 november 1989 regelt het recht op beperking van aansprakelijkheid van de eigenaars van sleep- en duwboten.

**6.632.** Betreffende de sleep- en duwvaart geldt voorts publiekrechtelijke regelgeving, waaronder deze betreffende de veiligheid van binnenschepen<sup>364</sup>.

Louter ter verduidelijking van het gangbare begrippenapparaat worden hieronder enkele definities aangehaald uit de Europese regelgeving betreffende de veiligheid van binnenschepen<sup>365</sup>:

#### *Artikel 1.01 — Definities*

*In dit reglement wordt verstaan onder:*

#### *Typen vaartuigen*

1. "vaartuig": een schip of een drijvend werktuig;
2. "schip": een binnenschip of een zeeschip;
3. "binnenschip": een schip dat uitsluitend of overwegend bestemd is voor de vaart op de binnenwateren;
4. "zeeschip": een schip dat is toegelaten voor de zeevaart;
5. "motorschip": een motortankschip of een motorvrachtschip;
6. "motortankschip": een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks en gebouwd om door middel van zijn eigen mechanische middelen tot voortbeweging zelfstandig te varen;
7. "motorvrachtschip": een schip, niet zijnde een motortankschip, dat is bestemd voor het vervoer van goederen en gebouwd om door middel van zijn eigen mechanische middelen tot voortbeweging zelfstandig te varen;
8. "kanaalspits": een binnenschip waarvan de lengte niet meer dan 38,50 m en de breedte niet meer dan 5,05 m bedraagt en dat gewoonlijk op het Rijn-Rhônekanaal vaart;
9. "sleepboot": een schip dat speciaal is gebouwd om te slepen;

---

<sup>364</sup> Zie K.B. 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen, BS 8 april 2009, inz. Bijlage II. Deze regeling berust op Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad, Pb. 30 december 2006, L 389/1 en herhaaldelijk gewijzigd.

<sup>365</sup> Meer bepaald uit de Bijlage II bij de in de vorige vn. aangehaalde Richtlijn 2006/87/EG.

10. "dumbboot": een schip dat speciaal is gebouwd voor het voortbewegen van een duwstel;
11. "sleepschip": een sleeptankschip of een sleepvrachtschip;
12. "sleeptankschip": een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks en is gebouwd om te worden gesleept zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging, dan wel met eigen mechanische middelen tot voortbeweging die slechts verplaatsingen over kleine afstanden toelaten;
13. "sleepvrachtschip": een schip, niet zijnde een sleeptankschip, dat is bestemd voor het vervoer van goederen en is gebouwd om te worden gesleept zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging, dan wel met eigen mechanische middelen tot voortbeweging die slechts verplaatsingen over kleine afstanden toelaten;
14. "dumbak": een tankdumbak, een vrachtdumbak of een zeeschipbak;
15. "tankdumbak": een schip dat is bestemd voor het vervoer van goederen in vaste tanks en gebouwd of in het bijzonder geschikt is om te worden geduwd zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging, dan wel met eigen mechanische middelen tot voortbeweging die slechts verplaatsingen over kleine afstanden toelaten, wanneer het geen deel uitmaakt van een duwstel;
16. "vrachtdumbak": een schip, niet zijnde een tankdumbak, dat is bestemd voor het vervoer van goederen en gebouwd of in het bijzonder geschikt is om te worden geduwd zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging, dan wel met eigen mechanische middelen tot voortbeweging die slechts verplaatsingen over kleine afstanden toelaten, wanneer het geen deel uitmaakt van een duwstel;
17. "zeeschipbak": een dumbak die is gebouwd om aan boord van een zeeschip te kunnen worden vervoerd en om de binnenwateren te bevaren;
18. "passagiersschip": een schip voor dagtochten of een hotelschip dat is gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

[...]

#### *Samenstellen van vaartuigen*

29. "samenstel": een hecht samenstel of een sleep;
30. "formatie": vorm van de samenstelling van een samenstel;
31. "hecht samenstel": een duwstel of een gekoppeld samenstel;
32. "duwstel": een hecht samenstel van vaartuigen, waarvan er ten minste één is geplaatst vóór het vaartuig met motoraandrijving dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel voor de beide vaartuigen met motoraandrijving die dienen voor het voortbewegen van het samenstel en die worden aangeduid als "dumbboot" of "duwboten". Hieronder wordt ook verstaan een duwstel dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd vaartuig waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;
33. "gekoppeld samenstel": een samenstel van langszijde van elkaar vastgemaakte vaartuigen, waarvan er geen is geplaatst vóór het vaartuig met motoraandrijving dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;
34. "sleep": een samenstel van één of meer vaartuigen, drijvende inrichtingen of drijvende voorwerpen, dat wordt gesleept door één of meer tot het samenstel behorende vaartuigen met motoraandrijving;

[...]

## A.2. BEOORDELING

### A) ALGEMENE KRITIEK

**6.633.** Het ontbreken van een wettelijke basisregeling betreffende de sleep- en duwvaart is te verklaren doordat de desbetreffende dienstverleningssectoren van relatief jonge datum zijn, en niet bestonden toen de ten onzent nog steeds invloedrijke Franse Ordonnance de la Marine werd geredigeerd. De eerste vorm van gemotoriseerde sleepassistentie verscheen in Engeland in 1802. Tegen het einde van de negentiende eeuw stonden in de meeste havens stoomsleepboten ter beschikking. De Belgische Zeewet van 1879 heeft deze dienstverlening niet geregeld. De

binnenvaart schakelde over van zeilvaart naar door sleepboten voortbewogen konvooien; later werden de binnenschepen zelf gemotoriseerd. Na WO2 brak in de Europese binnenvaart de duwvaart door, waarbij aanvankelijk gebruik werd gemaakt van omgebouwde sleepboten. Voor waterbouwkundige werkzaamheden en off-shore industrie worden thans gespecialiseerde zeesleepboten gebouwd (Anchor handling Tug Supply (AHTS) vessels en Off-Shore Supply Vessels (OSVs)). De sleepvaartsector bestaat in feite uit verschillende subsectoren: havensleepvaart, berging en off-shore. Daarenboven worden sleepboten o.m. gebruikt voor brand- en pollutiebestrijding. Al deze evoluties ontsnapten bijna volledig aan de aandacht van de wetgever.

**6.634.** In de praktijk worden de rechtsverhoudingen ter zake van sleep -en duwvaart vooral bepaald door algemene contractsvoorwaarden van de betrokken dienstverleners. Specifiek wat de havensleepvaart betreft valt aan te stippen dat het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen zelf de sleepassistentie verzorgt in de besliste dokken, en dat deze dienstverlening wordt beheerst door lokale publiekrechtelijke reglementering, m.n. de Gemeentelijke Havenpolitieverordening en de Tariefverordening op het slepen in de dokken.

**6.635.** De beoefenaars van het Belgische zee- en binnenvaartrecht, dat ter zake op rechtspraak en rechtsleer berust, besteden vooral aandacht aan de kwalificatie van de sleep- en duwvaartovereenkomst en aan de aansprakelijkheid van de samenstellende elementen van een sleep- of duwkonvooi tegenover derden, bijv. bij aanvaring.

Wat de kwalificatie van de sleepovereenkomst betreft bestaat geen volkomen eensgezindheid. Naargelang de aard van de verleende dienst (sleepassistentie bij vaarmanoeuvres dan wel verplaatsing van een onbemand object) wordt geopteerd voor aanneming dan wel vervoer, maar er is ook geargumenteed dat het om een bevrachting, een verhuur van motorkracht, een verhuur van diensten of een overeenkomst *sui generis* gaat<sup>366</sup>.

Wat betreft de onderlinge verhouding tussen de samenstellende delen van het konvooi wordt vrij algemeen aanvaard dat wanneer dit laatste een nautische eenheid vormt, het tegenover derden als één schip geldt, en de eigenaars van de bestanddelen in solidum aansprakelijk zijn voor door het konvooi veroorzaakte schade. Deze universitas-leer wordt toegepast op duwstellen, en wellicht geldt zij ook t.a.v. een gekoppeld samenstel, al bestaat over deze laatste variant weinig rechtspraak. Indien het konvooi niet als een nautische eenheid kan worden beschouwd, dient voor elk van de samenstellende bestanddelen van het konvooi afzonderlijk te worden onderzocht of, en zo ja in welke mate, het voor de veroorzaakte schade aansprakelijk is. Dit is o.m. het geval wanneer een door sleepboten geassisteerd zeeschip schade veroorzaakt aan een ander schip of de haveninfrastructuur. Het zeeschip is enkel aansprakelijk indien in zijn hoofde een fout en een oorzakelijk verband tussen deze fout en de schade wordt aangetoond, en t.a.v. de sleepboten geldt *mutatis mutandis* hetzelfde. De theorie dat de bemanning van de sleepboot tijdelijk wordt toegevoegd aan de bemanning van het gesleepte zeeschip, wat zou impliceren dat de eigenaar van het gesleepte schip steeds (mede)aansprakelijk is, ook al beging enkel de sleepboot een fout, is nooit echt doorgebroken<sup>367</sup>. Wat er ook van zij, het ontbreken van een wettelijke regeling is ook in dit verband niet bevorderlijk voor de rechtszekerheid.

---

<sup>366</sup> Zie en vgl. o.m. Delwaide-Blockx 1991, 987-988, nr. 166; De Smet I, 160-161, nr. 125; Goossens, W., *Aanneming van werk. Het gemeenrechtelijk dienstencontract*, Brugge, die Keure, 2003, 203-204, nr. 259; ter Meer, 52-53.

<sup>367</sup> Zie en vgl. o.m. Cass. 11 september 1981, *Pas.* 1982, I, 60, *RHA* 1981-82, 30, *RW* 1981-82, 1076; Delwaide-Blockx 1991, 988, nr. 168; De Weerd, I., "Sleepcontract en aansprakelijkheid", in De Weerd I, 227, nr. 264-265; Libouton 1990, 134-135, nr. 4; Roland-Huybrechts-Roland TPR 1976, 96-99, nr. 19-24; Smeesters-Winkelmolen I, 144-146, nr. 101.

## B) KRITIEK IN HET LICHT VAN INTERNATIONALE EN EUROPESE REGELGEVING

**6.636.** Voor sleep- en duwvaart zijn nooit algemene internationale verdragen uitgewerkt. Zoals i.v.m. bevrachtingsovereenkomsten heeft steeds volledige contractvrijheid gegolden. Rond 1980 stuitten schuchtere pogingen binnen het CMI om een verdrag over zee- of havensleepvaart voor te bereiden op verzet van de sleepvaartsector<sup>368</sup>.

In enkele binnenvaartverdragen wordt de sleep- of duwvaart wel expliciet genoemd. Dit is het geval met het CLNI-Verdrag betreffende de aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart<sup>369</sup> en het Verdrag van Genève van 15 maart 1960 inzake aanvaring in de binnenvaart waarvan artikel 2.3 bepaalt dat een sleepschip in een sleeptrain alleen aansprakelijk is als het een fout heeft begaan<sup>370</sup>. Het gaat telkens om de regeling van een specifiek juridisch aspect, maar niet om een omvattende regeling van de rechten en plichten van de partijen of hun aansprakelijkheid tegenover derden. De vermelde specifieke verdragsregelingen blijven verderop buiten beschouwing.

**6.637.** Medio de jaren 1980 realiseerde BIMCO i.s.m. de International Salvage Union (ISU) en de European Tugowners Association (ETA) een standaardcontract voor zeesleepvaart bekend als het Standard International Towage Agreement, met twee varianten: TOWHIRE voor het geval van dagelijkse huur, en TOWCON voor het geval van forfaitaire vergoeding. Zij zijn enigszins vergelijkbaar met charter parties voor tijd- resp. reisbevrachting. Van in het begin was duidelijk dat deze overeenkomsten niet waren bedoeld voor sleepassistentie in havens<sup>371</sup>.

## C) KRITIEK IN HET LICHT VAN ANDERE NATIONALE REGELGEVING

### - DUITSLAND

**6.638.** Het Duitse recht kent evenmin een uitdrukkelijke wettelijke regeling van de sleep- en duwvaart, noch wat betreft de kwalificatie van de overeenkomst, noch wat betreft de interne verhouding tussen de samenstellende bestanddelen, noch wat betreft de verhouding van het konvooi t.o.v. derden. De reden is dat de Duitse maritieme wetgeving haar historische wortels eveneens in de zeilvaart heeft.

In de materie geldt contractvrijheid en wordt ruim gebruik gemaakt van standaardbedingen.

In de rechtsleer is de kwalificatie van het sleepcontract omstreden, waarbij sommigen een onderscheid naargelang de taakverdeling bepleiten (*Werkvertrag*, *Dienstvertrag*, *Frachtvertrag* – tegen welk laatste het bezwaar rijst dat het sleepschip geen 'lading' is – dan wel *Mietvertrag*). Een eenduidige kwalificatie van de duwovereenkomst lijkt eveneens te ontbreken.

Het *Binnenschiffahrtsgesetz* verklaart de normale regels betreffende de foutaansprakelijkheid voor aanvaring toepasselijk op het geval waarin de betrokken schepen tot hetzelfde sleepverband

---

<sup>368</sup> Zie Van Hooydonk, E., *Fifty years of the European Tugowners Association. From London club to Brussels lobby*, Brussel / Antwerpen, ETA / Pandora, 2013, 61-63.

<sup>369</sup> Zie Blauwboek 4.

<sup>370</sup> Zie Blauwboek 8.

<sup>371</sup> Van Hooydonk, E., *Fifty years of the European Tugowners Association. From London club to Brussels lobby*, Brussel / Antwerpen, ETA / Pandora, 2013, 63.

behoren (§ 92e). Deze regeling is echter van aanvullend recht. Duitsland is gebonden door het Aanvaringsverdrag 1960.

Analoog aan het Belgische recht, wordt aangenomen dat bij sleepassistentie aan een bemand zeeschip het commando bij het sleepschip ligt, terwijl de vroegere sleepkonvoeien in de binnenvaart onder de leiding van de sleper stonden. In het eerste geval staat het sleepschip mee in voor de fouten van de sleper. Bij het slepen van een onbemand tuig kan de nautische leiding uiteraard enkel bij de sleepboot liggen, en is enkel de sleepboot aansprakelijk<sup>372</sup>.

- ENGELAND

**6.639.** Het Engelse recht kent een uitvoerige rechtspraak en rechtsleer over sleep- en duwvaart, maar geen specifieke wettelijke regeling van deze materie.

De interne verhouding tussen de bestanddelen van het konvooi zijn een louter contractuele aangelegenheid, waaromtrent partijen volledige contractvrijheid genieten. In de praktijk wordt doorgaans gebruik gemaakt van standaardcontracten zoals de UKSTC (UK Standard Towing Conditions), TOWHIRE en TOWCON.

Inzake de verhouding van het konvooi t.o.v. derden werd er aanvankelijk van uitgegaan dat de sleepboot in dienst stond van het gesleepte schip (*the tug is the servant of the ton*) en dat sleepboot en gesleept schip één nautisch geheel vormden (de *unit theory*). In 1912 is het House of Lords hiervan afgestapt in het *Devonshire* arrest. Daarin opteerde het voor de *control theory*, waarbij *in concreto* moet worden nagegaan welk bestanddeel van het konvooi de controle had over het manoeuvre waardoor de schade werd veroorzaakt<sup>373</sup>.

- FRANKRIJK

**6.640.** De discussie over de juridische kwalificatie van het sleepcontract wordt in Frankrijk 'klassiek' genoemd en is, haar aanmerkelijk hoger doctrinaal niveau buiten beschouwing gelaten, vergelijkbaar met deze in België.

Inmiddels is Frankrijk wel het enige buurland met een expliciete wettelijke regeling van bepaalde aspecten van sleepvaart (duwvaart wordt niet wettelijk geregeld). De relevante bepalingen zijn thans opgenomen in de *Code des Transports*, meer bepaald in het Vijfde Deel (Transport et navigation maritimes, Boek III (Les ports maritimes), Titel IV (Les services portuaires), Hoofdstuk II (Le remorquage). Zij luiden als volgt:

Section 1 : Le remorquage portuaire et le lamanage

Article L5342-1

*Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.*

*Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.*

<sup>372</sup> Zie en vgl. o.m. Herber, 241; Rabe, 380-383 en 1003-1006; Puttfarcken, 188-197; ter Meer, *passim*.

<sup>373</sup> Zie en vgl. o.m. Chorley-Giles, 417-426; Hodges-Hill, 229-344; Mandaraka-Sheppard, 747-813; Shaw, R. en Tsimplis, M., "The Liabilities of the Vessel", in Southampton, (155), 177-188; ter Meer, *passim*.

#### Article L5342-2

*Les parties peuvent, par convention écrite expresse, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations. En ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.*

### Section 2 : Le remorquage en haute mer

#### Article L5342-4

*Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur. Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.*

#### Article L5342-5.

*Les parties peuvent, par convention expresse, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.*

#### Article L5342-6.

*Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage portuaire ou en haute mer sont prescrites par deux ans après achèvement de ces opérations.*

De Franse wetgeving maakt derhalve een onderscheid tussen havensleepvaart (waar de nautische leiding in de regel bij het gesleepte schip berust) en zeesleepvaart (waar de nautische leiding in de regel bij de sleepboot berust). Vreemd genoeg worden beide vormen van sleepvaart geregeld in de Titel van het wetboek over de havendiensten (*Les services portuaires*). Daarenboven achten buitenlandse commentatoren de Franse wetgevende onderscheiding naar de plaats van het slepen inadequaat<sup>374</sup>. De wettekst is niet van toepassing op slepen in de binnenvaart.

Voor beide vermelde vormen van sleepvaart wordt door de wet een basisregel vooropgesteld, die echter weerlegbaar is en ook door partijen contractueel kan worden omgekeerd. Het Franse Hof van Cassatie heeft in een arrest van 26 maart 1999<sup>375</sup> daarenboven geoordeeld dat de Wet van 3 januari 1969, waarvan de bepalingen in de bovenvermelde artikelen van de *Code des Transports* werden opgenomen, slechts van aanvullend recht is, en dat het partijen derhalve vrijstaat hun onderlinge verhoudingen zo te regelen als zij willen.

De wettelijke bepalingen lijken in eerste instantie de interne verhouding tussen de bestanddelen van het konvooi te regelen. Het Franse Hof van Cassatie heeft in twee arresten echter geoordeeld dat ook derde schadelijders zich erop kunnen beroepen<sup>376</sup>.

Frankrijk is ook gebonden door het Aanvaringsverdrag 1960. Artikel L4131-1 van de *Code des Transports* bepaalt dat aanvaringen in de binnenvaart worden geregeld overeenkomstig de bepaling van dit verdrag<sup>377</sup>.

---

<sup>374</sup> Zie Puttfarken, 196, nr. 481.

<sup>375</sup> Cass. (Fr.) 26 maart 1999, *DMF* 1999, 517, noot Bonassies, P.

<sup>376</sup> Cass. (Fr.) 6 juni 2000, *DMF* 2000, 897, noot Delebecque, Ph.; Cass. (Fr.) 8 juli 2003, *DMF* 2003, 676, noot Corbier, I.

<sup>377</sup> Zie en vgl. over slepen naar Frans recht o.m. Bonassies-Scapel, 479-489, nr. 698-711; Molfessis, N., "Le remorquage, la loi et la liberté contractuelle", *DMF* 1999, (987) 987-1007; Remond-Gouilloud, 104-111, nr. 151-164; ter Meer, *passim*, 200-211, nr. 230-245.



**6.641.** Hoewel het voorontwerp een afdeling over de sleepvaart bevatte, is in Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek geen specifieke regeling m.b.t. sleep- en duwvaart opgenomen. De wetgever oordeelde dat algemene contractvoorwaarden voldoening schonken. Verschillende standaardvoorwaarden betreffende slepen en duwen (o.m. de Algemene Sleepconditiën en de Algemene Duwconditiën) gelden in Nederland als bestendig gebruikelijke bedingen, thans gewoonte. Dientengevolge zijn zij van toepassing ook als partijen niets hebben afgesproken.

De kwalificatie van de sleep- en duwovereenkomst blijft ook in Nederland voorwerp van debat.

Het Aanvaringsverdrag 1960 werd door Nederland op 15 juni 1966 geratificeerd. Artikel 2.3 van het Aanvaringsverdrag 1960 werd opgenomen in artikel 8:1004, lid 3 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek.

M.b.t. de duwvaart heeft de Hoge Raad in 1979 geoordeeld dat de fout van het ene bestanddeel van een duwstel ook geldt als fout van de andere bestanddelen, die dus eveneens door de schade-lijder kunnen worden aangesproken<sup>378</sup>. Ingevolge latere rechtspraak<sup>379</sup> is het onduidelijk of deze regel nog steeds geldt<sup>380</sup>.

#### D) KRITIEK IN HET LICHT VAN DE BETROKKEN BELANGEN

##### - STANDPUNTEN TIJDENS DE EERSTE CONSULTATIE

**6.642.** Het Groenboek besteedde aan de sleep- en duwvaart specifieke aandacht en wierp de vraag naar de nood aan een nieuwe wettelijke regeling op (Vragen 46, 76, 77 en 78).

HvB-A achtte een wettelijke regeling van de sleep- en duwvaart wenselijk, en vroeg om aan te sluiten bij de bestaande rechtspraak, met aandacht voor de onderlinge gehoudenheid van de bestanddelen van het scheepsverband.

BVZ wees erop dat bij duwen en slepen in de binnenvaart wordt uitgegaan van een nautische éénheid en aansprakelijkheid van de sleper of duwer, terwijl in de zeevaart de aansprakelijkheid op het gesleepte schip rust. De BVZ benadrukte ook het belang van het onderscheid tussen slepen en duwen. Zij zag echter niet onmiddellijk een dringende behoefte aan een nieuwe regeling van deze activiteiten.

KBRV opteerde i.v.m. sleep- en duwvaart voor het behoud van volledige contractvrijheid.

KBZ-KBMA-BZB stelde dat de regeling van de specifieke aansprakelijkheid bij de exploitatie van duwkonvoien op zijn minst kritisch diende te worden onderzocht en geëvalueerd. Wat sleepvaart betreft suggereerden de organisaties de UK Towing Conditions in het wetboek op te nemen, of zich te laten leiden door de in de sector gangbare condities.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen meldde dat de reglementering betreffende het gebruik van havensleepboten in Antwerpen enkele jaren geleden een grondige wijziging had

<sup>378</sup> Hoge Raad 23 november 1979, *S&S* 1980, 14.

<sup>379</sup> Hoge Raad 30 november 2001, *NJ* 2002, 143, noot Haak, K.F.

<sup>380</sup> Zie en vgl. omtrent slepen en duwen naar Nederlands recht o.m. Cleton, 159-161; ter Meer, *passim*; ter Meer, J., "Twee privaatrechtelijke aspecten van de sleep- en duwvaart nader beschouwd", *LA Huybrechts*, 537-552.

ondergaan (m.v. via een aanpassing aan de algemene beginselen van het verbintenissenrecht). Het meende dat deze materie geen verdere aandacht verdiende.

#### - NADERE INSCHATTING VAN DE BETROKKEN BELANGEN

**6.643.** De resultaten van de eerste consultatie wijzen uit dat onder juristen een beperkte nood wordt gezien aan een elementaire wettelijke regeling van de belangrijkste kwestie, m.n. de aansprakelijkheid van de delen van het sleep- of duwkonvooi tegenover derden. Voor een dwingende regeling van het sleep- of duwcontract kon geen enkel enthousiasme worden ontwaard, wel integendeel. Van verschillende zijden werd aangedrongen op een regeling die aansluit bij het huidige recht en bij gangbare contractuele regelingen.

**6.644.** Het summiere juridische onderzoek hierboven toont aan dat omtrent enkele aspecten van de sleep- en duwvaart rechtsonzekerheid heerst. Dit geldt vooral voor de kwalificatie van de overeenkomst en de aansprakelijkheidsregeling. Deze rechtsonzekerheid wettigt principieel een wetgevend ingrijpen.

**6.645.** Een nadere regeling is des te meer verantwoord in het licht van het aanzienlijke economische belang van de betrokken dienstverleningssectoren.

Het grote belang van de sleep- en duwvaart blijkt uit de volgende statistieken van de Europese binnenvaartvloot verzameld door IVR:



#### Total Western European Fleet (April 2013)

	Total		Switzerland		France		Germany (ZBBD)		Netherlands		Belgium		Luxembourg	
	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage	Number	Tonnage
General Cargo Vessel	6.382	7.284.308	16	29.757	962	495.436	929	1.171.894	3.414	4.500.224	1.052	1.078.927	9	8.070
Push Freight Barge	2.696	4.067.747	4	6.903	474	495.471	786	809.937	1.170	2.259.513	262	495.923	0	0
Lash Ship	122	93.473	0	0	0	0	121	93.473	1	0	0	0	0	0
Lighter	157	202.529	0	0	1	410	52	33.204	101	163.292	3	5.623	0	0
Tank Vessel	1.990	3.454.221	49	126.290	46	53.178	510	751.599	1105	2.057.388	259	423.439	21	42.327
Push Tank Barge	171	247.883	2	4.546	74	111.247	44	46.972	44	69.300	5	7.374	2	8.444
Tank Lighter	28	7.469	0	0	0	0	12	3.499	16	3.970	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>11.546</b>	<b>15.357.630</b>	<b>71</b>	<b>167.496</b>	<b>1.557</b>	<b>1.155.742</b>	<b>2.454</b>	<b>2.910.578</b>	<b>5.851</b>	<b>9.053.687</b>	<b>1.581</b>	<b>2.011.286</b>	<b>32</b>	<b>58.841</b>
	<b>Number</b>	<b>Tot.kw's</b>	<b>Number</b>	<b>Tot.kw's</b>	<b>Number</b>	<b>Tot.kw's</b>	<b>Number</b>	<b>Tot.kw's</b>	<b>Number</b>	<b>Tot.kw's</b>	<b>Number</b>	<b>Tot.kw's</b>	<b>Number</b>	<b>Tot.kw's</b>
Push boat	627	229.112	1	368	146	57.848	213		187	126.241	75	38.763	5	5.892
Tug	795	255.069	2	817	11	2.277	131		593	131.119	57	120.558	1	298
Push Tug	537	138.559	4	1.031	0	0	75		408	122.463	44	12.623	6	2.442
<b>Total</b>	<b>1.959</b>	<b>622.740</b>	<b>7</b>	<b>2.216</b>	<b>157</b>	<b>60.125</b>	<b>419</b>		<b>1.188</b>	<b>379.823</b>	<b>176</b>	<b>171.944</b>	<b>12</b>	<b>8.632</b>
	<b>Number</b>		<b>Number</b>		<b>Number</b>		<b>Number</b>		<b>Number</b>		<b>Number</b>		<b>Number</b>	
Passenger Vessel	2.359	0	87	0	493 (source VNF)		986	0	737	0	52	0	4	0
Other	2.650	0	15	0	3	0		0	2.491	0	134	0	7	0

Source : IVR  
Date : 5 April 2013

IVR is not responsible for errors and/or inadequacies

Cijfers over de omvang van de zeeslepersvloot zijn niet beschikbaar. Vermeldenswaard is dat de European Tugowners Association meer dan 80 havensleepvaartbedrijven uit 21 landen verenigt. Deze beheren een vloot van meer dan 700 havensleepboten<sup>381</sup>. In België telt de ETA drie

<sup>381</sup> Voor een recente schets van de Europese havensleepvaartsector en haar ontwikkeling tijdens de jongste 50 jaar, zie Van Hooydonk, E., *Fifty years of the European Tugowners Association. From London club to Brussels lobby*, Brussel / Antwerpen, ETA / Pandora, 2013, 196 p.

aangesloten havensleepbedrijven. De door hen verzekerde dienstverlening is van groot belang voor de vlotte en veilige bereikbaarheid van de havens.

**6.646.** Specifiek wat de sleepvaart betreft dient erop gewezen dat de sleepdiensten op zee door de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen (art. 6, § 1, X, eerste lid, 9°) worden aangemerkt als een gewestmaterie. Deze bevoegdheid houdt voor de Gewesten (in casu het Vlaams Gewest) het recht in om in de territoriale wateren en op het continentaal plat de werken en activiteiten uit te voeren die voor de uitoefening van deze bevoegdheden noodzakelijk zijn (art. 6, § 1, X, tweede lid). De bedoelde bepaling beoogde de overdracht te regelen van de vroegere Staatsleepdienst te Oostende naar het Vlaams Gewest. Inmiddels is deze dienst geïntegreerd in de DAB Vloot welke behoort tot de Vlaamse Overheid.

Verder zijn de Gewesten o.m. bevoegd voor de havens en de waterwegen, met hun aanhorigheden (art. 6, § 1, X, 2° en 3° BWHI). Havensleepvaart kan nader worden gereguleerd door de gemeenten en/of lokale havenbesturen. Het optreden van havenbesturen ter zake speelt zich eveneens af binnen de gewestelijke bevoegdheidssfeer<sup>382</sup>.

Het feit dat de vermelde openbare dienstverleningen i.v.m. het slepen in het gewestdomein vallen, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de federale wetgever om het slepen en het duwen te regelen binnen de context van het handelsrecht of het burgerlijk recht, i.h.b. als onderdeel van het privaatrechtelijk zee- en binnenvaartrecht<sup>383</sup>. Materies als de regeling van slepen en duwen als voorwerp van een benoemd contract en de regeling van de aansprakelijkheid (en de beperking ervan) van de eigenaar van een sleep- of duwboot zijn federaal gebleven, en daar heeft in de wetgevende praktijk van de jongste decennia nooit betwisting over ontstaan. De opname van dergelijke regelingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek kan echter nooit afbreuk doen aan de bevoegdheid van de Gewesten en de ervan afhangende waterweg- en havenbesturen om hun eigen dienstverlening en de exploitatie van hun waterwegen resp. havens te regelen (bijv. door de vaststelling van havensleepdienstreglementen en -tarieven of van besteks- of concessievoorwaarden voor sleepdiensten).

**6.647.** Een doelmatige wetgevende tussenkomst dient te worden gericht op het bevorderen van de rechtszekerheid op essentiële punten, maar mag de contractvrijheid niet verstoren. Zoals ook in de buurlanden wordt genoteerd, is het sleep- of duwcontract echter niet bij machte om de aansprakelijkheid tegenover derden te regelen<sup>384</sup>. Om deze aansprakelijkheid adequaat bij wet te regelen, moeten de desbetreffende overeenkomsten eerst in de wettekst worden geïdentificeerd en gedefinieerd. Logischerwijze hoort bij dergelijke wettelijke regeling dan een (suppletieve) uitwerking van de basisrechten en -plichten van de partijen bij deze voortaan immers benoemde contracten. Conform suggesties gedaan tijdens de eerste publieke consultatie dient de wettelijke regeling inhoudelijk aan te sluiten bij gangbare opvattingen en inz. bij regelingen in wijd gebruikte standaardovereenkomsten (analoog aan de hierboven voorgestelde regeling m.b.t. bevrachtingsovereenkomsten, maar uitgewerkt met nog minder detail).

---

<sup>382</sup> Over de bevoegdheidsverdeling ter zake van het slepen, zie Van Hooydonk, E., "Goederenvervoer algemeen", in *Transportgids*, Diegem, Kluwer Editorial, losbl., 2.1.3.5./87-88 (December 1996).

<sup>383</sup> Zie in het algemeen Blauwboek 1, 53-57, nr. 1.32-1.37.

<sup>384</sup> Zie o.m. Chorley-Giles, 417; Puttfarken, 195, nr. 479; Shaw, R. en Tsimplis, M., "The Liabilities of the Vessel", in Southampton, (155), 177.

Wat de gelding van de standaardcontracten zelf betreft weze onderlijnd dat de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek zelfregulering expliciet aanmoedigt. De desbetreffend voorgestelde nieuwe wettelijke regeling kan ook t.a.v. sleep- en duwovereenkomsten toepassing vinden<sup>385</sup>.

#### E) SLOTSOM

**6.648.** De Zeewet bevat geen specifieke wettelijke regeling m.b.t. de sleep- en duwvaart. Behalve Frankrijk kennen ook de buurlanden dergelijke wetgeving niet. Enkele belangrijke aspecten baden in België en verschillende andere landen in rechtsonzekerheid. Dit is i.h.b. het geval met de kwalificatie van de overeenkomst en de aansprakelijkheid van de onderdelen van sleep- en duwstellen tegenover derden. Met het oog op de bevordering van de rechtzekerheid is een elementaire wettelijke regeling van de sleep- en duwvaart nuttig. Deze regeling mag de contractsvrijheid echter niet aan banden leggen.

### B. VOORGESTELDE NIEUWE REGELING

#### B.1. ARTIKEL 6.200. BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

##### A) WETTEKST

**6.649.**

#### Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart

##### *Artikel 6.200. Begripsomschrijvingen*

**In dit Hoofdstuk wordt verstaan onder:**

**1° "sleepovereenkomst": de overeenkomst waarbij een eigenaar, reder of gebruiker van een sleepboot, sleper genoemd, de voortstuwingskracht van deze boot en bijhorende diensten tegen vergoeding ter beschikking stelt van een of meer sleepschepen of drijvende voorwerpen;**

**2° "duwovereenkomst": de overeenkomst waarbij een eigenaar, reder of gebruiker van een duwboot, duwer genoemd, de voortstuwingskracht van deze boot en bijhorende diensten tegen vergoeding ter beschikking stelt van een of meer duwbakken of drijvende voorwerpen.**

##### B) TOELICHTING

**6.650.** De voorgestelde begripsomschrijvingen zijn zo algemeen en bondig mogelijk gehouden. Het belangrijkste element is de voor de sleep- zowel als duwboot typerende voortstuwingskracht<sup>386</sup>. Doelbewust is in de definitie niet opgenomen dat ook de bemanning van de sleep- of duwboot ter beschikking wordt gesteld. Hiermee wordt vermeden dat de bemanning van de sleep- of duwboot wordt beschouwd als een aangestelde van het sleepschip of de duwbak.

<sup>385</sup> Zie Blauwboek 2.

<sup>386</sup> Vgl. Puttfarken, 189, nr. 466:

*Der Schlepper liefert Antriebskraft und den zugehörigen Service, um sie einzusetzen. Das ist der Kern des Schleppvertrages und begründet die Einheit des Vertragstypus.*

Waarin de sleep- of duwoperatie precies bestaat, wordt in de voorgestelde wettekst evenmin aangeduid. Vooral in de sleepvaart zijn allerhande varianten mogelijk. De hierboven aangehaalde definities uit de veiligheidsnormering voor de binnenvaart<sup>387</sup> zijn niet van toepassing maar kunnen bij de uitlegging eventueel behulpzaam zijn.

## B.2. ARTIKEL 6.201. MATERIËLE TOEPASSING

### A) WETTEKST

**6.651.**

#### ***Artikel 6.201. Materiële toepassing***

**Dit Hoofdstuk is van toepassing op sleepovereenkomsten en duwovereenkomsten.**

### B) TOELICHTING

**6.652.** De voorgestelde bepaling heeft geen commentaar.

## B.3. ARTIKEL 6.202. AFWIJKENDE BEDINGEN

### A) WETTEKST

**6.653.**

#### ***Artikel 6.202. Afwijkende bedingen***

**Bedingen in de sleep- of duwovereenkomst die afwijken van artikel 6.204 zijn nietig.**

### B) TOELICHTING

**6.654.** Alle bepalingen m.b.t. sleep- en duwovereenkomsten zijn van aanvullend recht, behalve artikel 6.204, dat de rechtspositie van derden bepaalt. In theorie is het denkbaar dat een afwijkende regeling wordt overeengekomen met derde-schadelijders. De geldigheid van buitencontractuele aansprakelijkheidsbedingen wordt overigens ook aangenomen in het civiel recht.

## B.4. ARTIKEL 6.203. VERPLICHTINGEN VAN PARTIJEN

### A) WETTEKST

**6.655.**

#### ***Artikel 6.203. Verplichtingen van partijen***

**§ 1. De sleper en de duwer moeten:**

---

<sup>387</sup> Zie *supra*, nr. 6.632.

- 1° een boot inzetten die geschikt is voor de overeengekomen opdracht en in staat van zeewaardigheid verkeert;  
2° de opdracht uitvoeren volgens de regels van de kunst;  
3° de opdracht uitvoeren binnen de overeengekomen termijn of, bij gebreke van dergelijke termijn, binnen een redelijke tijd.

§ 2. De opdrachtgever van de sleper of duwer moet:

- 1° deze alle voor de behoorlijke uitvoering van de opdracht noodzakelijke inlichtingen verschaffen;  
2° het te slepen of te duwen schip of voorwerp derwijze bemannen of uitrusten dat de opdracht behoorlijk kan worden uitgevoerd;  
3° bij de uitvoering van de opdracht de redelijkerwijze noodzakelijke medewerking verlenen;  
4° de overeengekomen prijs betalen.

#### B) TOELICHTING

**6.656.** De voorgestelde bepaling omschrijft op elementaire wijze de verplichtingen van de partijen bij een sleep- of duwovereenkomst. Deze verplichtingen moeten worden uitgelegd in functie van de gegeven opdracht (bijv. een schip of voorwerp verplaatsen, of havensleepassistentie bieden). Deze benadering verdient de voorkeur boven de huidige rechtsleer, waarin de overeenkomst wordt gekwalificeerd binnen het onzekere en niet aan de specificiteit van slepen en duwen aangepaste raamwerk van benoemde overeenkomsten uit het burgerlijk recht en het handelsrecht.

Zo zal de verplichting omschreven onder § 2, 3° variëren naargelang het gaat om havensleepassistentie dan wel een transport van een onbemand wrak naar een schrootwerf. In het eerste geval bestaat de vereiste medewerking gebruikelijk in het geven van orders, terwijl in het tweede geval nauwelijks of geen medewerking vereist zal zijn, i.h.b. wanneer mag worden aangenomen dat de sleepondeneming zelf het gehele transport zal organiseren.

Gelet op de diversiteit van mogelijke situaties wordt de omvang van de contractuele aansprakelijkheid niet in de wet geregeld. Partijen kunnen hierover in principe vrij overeenkomen. Eventueel kunnen andere bepalingen van het wetboek toepassing vinden (bijv. inzake beperking van aansprakelijkheid).

#### B.5. ARTIKEL 6.204. AANSPRAKELIJKHEID TEGENOVER DERDEN

##### A) WETTEKST

**6.657.**

#### *Artikel 6.204. Aansprakelijkheid tegenover derden*

§ 1. De sleepboot is niet aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de sleepovereenkomst door het sleepschip aan derden berokkende schade, tenzij wanneer hij de nautische leiding van de sleep had. In dit laatste geval zijn de sleepboot en het sleepschip in solidum aansprakelijk.

§ 2. De duwboot en de duwbakken zijn in solidum aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de duwovereenkomst aan derden berokkende schade.

**Het voorgaande lid is eveneens van toepassing ten aanzien van gekoppelde samenstellen.**

B) TOELICHTING

**6.658.** De voorgestelde bepaling is een elementaire regeling, die aansluit bij gangbare opvattingen.

Te noteren valt dat zij geen nieuwe of zelfstandige aansprakelijkheidsgrond invoert, maar alleen de verdeling van de buitencontractuele aansprakelijkheid tussen de sleep- of duwboot en zijn opdrachtgever regelt. Zoals in andere bepalingen wordt gemakshalve gesproken over aansprakelijkheid van sleepboot, duwboot, sleepschip en duwbak. Of deze aansprakelijkheid rust op de eigenaar, de reder of de scheepsgebruiker wordt elders in het wetboek geregeld.

B.6. ARTIKEL 6.205. VERJARING

A) WETTEKST

**6.659.**

***Artikel 6.205. Verjaring***

**§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een sleep- of duwovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.**

**§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een sleep- of duwovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.**

B) TOELICHTING

**6.660.** De voorgestelde bepaling is analoog aan andere vergelijkbare bepalingen in de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek.

## 8. WETTEKST

### BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK

#### BOEK 3 – PRIVAAT SCHEEPVAARTRECHT

#### TITEL 5 – BEVRACHTING EN VERVOER

##### Hoofdstuk 1 – Zeevaart

##### Afdeling 1 – Bevrachting

##### Onderafdeling 1 – Algemene bepaling

##### *Artikel 6.1. Begripsomschrijvingen*

In deze Afdeling wordt verstaan onder:

1° "bevrachtingsovereenkomst": de overeenkomst waarbij een partij, vervrachter genoemd, een schip of een deel ervan tegen vergoeding ter beschikking stelt van een bevrachter;

2° "rompbevrachtingsovereenkomst": de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter het gehele schip zonder bemanning ter beschikking stelt van de bevrachter, en aan deze het rederschap overdraagt;

3° "tijdbevrachtingsovereenkomst": de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter het gehele schip met bemanning gedurende een bepaalde tijd ter beschikking van de bevrachter stelt;

4° "reisbevrachtingsovereenkomst": de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter zich ertoe verbindt om met het schip een bepaalde reis uit te voeren.

##### Onderafdeling 2 – Rompbevrachting

##### *Artikel 6.2. Materiële toepassing*

Dit Hoofdstuk is van toepassing op rompbevrachtingsovereenkomsten.

##### *Artikel 6.3. Andere regelgeving*

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op rompbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

##### *Artikel 6.4. Vermeldingen*

De rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;

2° de volgende gegevens betreffende het schip: naam, roepnaam, vlag, type, tonnenmaat, waterverplaatsing, bouwplaats, bouwjaar, classificatiemaatschappij, klasse, datum van de



laatste inspectie door de classificatiemaatschappij, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;  
3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;  
4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;  
5° de duur van de bevrachting;  
6° de huurprijs;  
7° het makelaarsloon;  
8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

#### *Artikel 6.5. Levering*

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het schip bij levering zeewaardig te maken, en om de romp en het scheepstoebehoren klaar voor de dienst te maken.

De vervrachter moet het schip leveren, en de bevrachter moet het overnemen in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de bevrachter wordt aangeduid.

De vervrachter moet ervoor zorgen dat het schip beschikt over alle scheepsdocumenten die worden vereist door de vlagstaat en de classificatiemaatschappij.

#### *Artikel 6.6. Leveringstijdstip*

Zonder instemming van de bevrachter mag het schip niet worden geleverd vóór het vroegste tijdstip voor levering.

De vervrachter zal behoorlijke zorg aanwenden om het schip niet te leveren na het laatste tijdstip voor levering.

De vervrachter moet de bevrachter van het verwachte tijdstip van levering op de hoogte brengen.

#### *Artikel 6.7. Opzegging*

§ 1. Ingeval het schip niet is geleverd op het laatste tijdstip voor levering, mag de bevrachter de overeenkomst binnen de zesendertig uur na het verstrijken van dat tijdstip opzeggen.

§ 2. Ingeval de vervrachter voorziet dat het schip niet op de opzegdatum gereed zal zijn, mag hij de bevrachter hiervan op de hoogte stellen en de dag meedelen waarop het schip verwacht wordt gereed te zijn, en de bevrachter uitnodigen om de overeenkomst op te zeggen dan wel om de nieuwe opzegdatum te aanvaarden. De bevrachter moet zijn keuze meedelen binnen honderdachtenzestig uur na ontvangst van het bericht van de vervrachter of binnen zesendertig uur na de opzegdatum, naargelang welk tijdstip het vroegste valt. Ingeval de bevrachter geen keuze voor opzegging meedeelt, wordt de opzegdatum verplaatst tot zeven dagen na de nieuwe verwachte datum van gereedheid.

#### *Artikel 6.8. Gebruiksbeperkingen*

Het schip moet worden gebruikt in een wettig bedrijf en voor het vervoer van geschikte en wettige lading, binnen het toegelaten vaargebied.

Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het schip niet gebruiken op een wijze die niet overeenstemt met de verzekeringspolis.

Het schip mag niet worden gebruikt voor het vervoer van kernbrandstof, radioactieve producten of afval.

#### *Artikel 6.9. Onderzoek bij levering en teruggave*

De staat van het schip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door twee deskundigen, van wie de vervrachter en de bevrachter er elk één aanduiden.

De kosten van het onderzoek bij levering worden gedragen door de vervrachter, deze bij teruggave door de bevrachter.

#### *Artikel 6.10. Onderzoek tijdens de bevrachting*

Mits hij de bevrachter op voorhand verwittigt, mag de vervrachter het schip op elk tijdstip onderzoeken of laten onderzoeken ten einde de staat van onderhoud en herstelling na te gaan of om een andere reden, voor zover het normale gebruik daardoor niet noodloos wordt gehinderd.

Tenzij herstelling of onderhoud noodzakelijk blijkt, worden de kosten van het onderzoek gedragen door de vervrachter.

De duur van het onderzoek maakt deel uit van de lopende duur van de overeenkomst.

De vervrachter mag de scheepsdagboeken onderzoeken en volledige inlichtingen over ongevallen en schade opvragen.

#### *Artikel 6.11. Scheepstoebehoren*

Samen met de vervrachter stelt de bevrachter bij levering en teruggave een inventaris op van het scheepstoebehoren.

De bevrachter en de vervrachter betalen elkaar de marktwaarde van de zich bij aflevering respectievelijk inlevering aan boord bevindende verbruiksgoederen.

De bevrachter zorgt ervoor dat alle bij aflevering aanwezige en gebruikte wisselstukken bij inlevering vervangen zijn.

#### *Artikel 6.12. Onderhoud en uitbating*

§ 1. Tijdens de duur van de overeenkomst bevindt het schip zich in het volle bezit van de bevrachter, en staat het volstrekt en voor alle doeleinden te zijner beschikking en in alle opzichten onder zijn volledig toezicht.

De bevrachter moet het schip en het scheepstoebehoren onderhouden in een goede staat van herstelling, in een doelmatige gebruikstoestand en overeenkomstig goede onderhoudspraktijk. Hij moet de klasse van het schip in stand houden en ervoor zorgen dat alle nodige certificaten geldig blijven.

De bevrachter moet ervoor zorgen dat ter zake van aansprakelijkheid tegenover derden de vereiste financiële zekerheden of dekkingen voorhanden zijn.

§ 2. De bevrachter moet het schip op zijn kosten en door zijn toedoen bemannen, bevoorraden, besturen, uitbaten en, telkens wanneer nodig, herstellen.

De bevrachter staat in voor alle lasten en kosten, van welke aard ook, die in verband staan met het gebruik en de uitbating van het schip, waaronder vlagstaatvergoedingen en buitenlandse heffingen.

De gezagvoerder en de schepelingen zijn voor alle doeleinden aangesteld van de bevrachter, zelfs wanneer zij werden aangeduid door de vervrachter.

De bevrachter moet de regelgeving betreffende de schepelingen naleven welke van kracht is in de vlagstaat of onder welk ander toepasselijk recht ook.

§ 3. De bevrachter houdt de vervrachter redelijkerwijze op de hoogte van het voorgenomen gebruik, droogdokking en belangrijke herstellingen.

§ 4. De bevrachter mag het schip op zijn kosten schilderen in zijn kleuren, er zijn herkenningstekens op aanbrengen en zijn eigen vlag voeren.

§ 5. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter aan het schip en het scheepstoebehooren geen structurele veranderingen aanbrengen. De vervrachter mag opleggen dat deze wijzigingen bij teruggave ongedaan zijn gemaakt.

§ 6. De bevrachter mag gebruik maken van alle scheepsbestanddelen en scheepstoebehooren, met dien verstande dat hij versleten of beschadigde zaken moet vervangen of herstellen.

§ 7. De bevrachter houdt het onderwaterschip in goede staat en zet het schip daartoe zo nodig droog.

#### *Artikel 6.13. Huurprijs*

De bevrachter moet aan de vervrachter tijdig de huurprijs betalen.

De huurprijs moet worden voldaan per maand, dertig dagen op voorhand, en de eerste maal op het tijdstip van levering.

De huurprijs is niet verschuldigd ingeval het schip tien dagen als verloren wordt beschouwd of zonder tijdingen is.

#### *Artikel 6.14. Scheepshypotheek*

Zonder toestemming van de bevrachter, welke niet onredelijk mag worden geweigerd, mag de vervrachter op het schip geen scheepshypotheek vestigen.

#### *Artikel 6.15. Verzekering*

De bevrachter moet het schip op zijn kosten verzekerd houden tegen risico's in verband met casco en machines, oorlog, aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden en verplichte verzekeringen.

De verzekeringen moeten zowel de bevrachter als de vervrachter begunstigen.

#### *Artikel 6.16. Teruggave*

De bevrachter moet het schip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de vervrachter wordt aangeduid.

De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte brengen.

#### *Artikel 6.17. Zekerheidsrechten*

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het schip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.

De bevrachter moet op het schip een duidelijk zichtbare mededeling aanbrengen waaruit de rechten en de titel van de vervrachter blijken.

#### *Artikel 6.18. Vrijwaring en beslag*

§ 1. De bevrachter moet de vervrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die in verband met de uitbating van het schip ontstaan, en moet hem vrijwaren tegen de gevolgen van elke zekerheid die het schip ingevolge deze uitbating mocht bezwaren. Ingeval van beslag of aanhouding moet de bevrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen.

De bevrachter vrijwaart de vervrachter tegen alle gevolgen en aansprakelijkheden die ontstaan ingevolge de ondertekening van cognossementen of andere documenten door de gezagvoerder, officieren of agenten.

§ 2. Ingeval van beslag of aanhouding hoofdens aanspraken tegen de vervrachter moet de vervrachter dit beslag of deze aanhouding binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een financiële borgtocht of zekerheid stellen. Alsdan moet de vervrachter de bevrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die rechtstreeks uit het beslag of de aanhouding voortvloeien.

#### *Artikel 6.19. Ladingvoorrecht*

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle lading die toebehoort aan de bevrachter.

#### *Artikel 6.20. Berging*

Berg- en sleeploon komt toe aan de bevrachter.

De bevrachter staat in voor naar aanleiding van het bergen of slepen veroorzaakte schade.

#### *Artikel 6.21. Wrakkenruiming*

De bevrachter vergoedt en vrijwaart de vervrachter voor alle kosten in verband met de ruiming van wrakken of hindernissen.

#### *Artikel 6.22. Averij-grosse*

De vervrachter draagt niet bij in averij-grosse.

#### *Artikel 6.23. Overdracht, onderbevrachting en verkoop*

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter de rompbefrachtiging niet overdragen of een onderrompbefrachtiging toestaan.

§ 2. Zonder instemming van de bevrachter en overname van de rompbefrachtiging door de koper, mag de vervrachter het schip niet verkopen.

#### *Artikel 6.24. Vervoerovereenkomst*

De bevrachter moet ervoor zorgen dat in alle vervoerdocumenten en passagebiljetten wordt bedongen dat, naargelang het geval, hetzij de Regelen van Den Haag en Visby, hetzij Onderafdeling 1 van Afdeling 2, hetzij het Passagiersverdrag, hetzij Onderafdeling 1 van Afdeling 3, hetzij een gelijkwaardige wettelijke regeling van toepassing is.

#### *Artikel 6.25. Bankgarantie*

De bevrachter moet de vervrachter voor de nakoming van zijn verbintenissen een bankgarantie verschaffen.

#### *Artikel 6.26. Opeising en onteigening*

§ 1. Ingeval van opeising blijft de overeenkomst gelden, maar komt een desgevallend door de opeisende overheid betaalde vergoeding toe aan de bevrachter.

§ 2. Ingeval van onteigening wordt de overeenkomst van rechtswege beëindigd, maar blijft de verschuldigde huurprijs verworven.

#### *Artikel 6.27. Oorlog*

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het schip niet doen varen in gebieden waarin het schip, de lading, de schepelingen of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen.

§ 2. Het schip mag geen smokkelwaar aan boord nemen, een blokkade breken of varen waar het onderhevig kan zijn aan zoeking of verbeurdverklaring door oorlogvoerenden.

§ 3. De bevrachter mag gevolg geven aan bevelen en aanbevelingen van de vlagstaat, andere bevoegde overheden of verzekeraars tegen oorlogsisico's, en aan resoluties, bevelen of richtlijnen van bevoegde supranationale of internationale instellingen.

§ 4. Ingeval oorlog uitbreekt tussen twee of meer leden van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties, mag elke partij de overeenkomst beëindigen.

#### *Artikel 6.28. Makelaarsloon*

De vervrachter moet de makelaar vergoeden voor zijn kosten en hem een redelijk loon betalen.

#### *Artikel 6.29. Beëindiging*

§ 1. De vervrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de bevrachter geen gevolg geeft aan een redelijke ingebrekestelling om:

1° de huurprijs te betalen;

2° zijn verplichtingen in verband met het toegelaten vaargebied of de verzekering na te komen; of

3° het schip en het scheepstoebehoren te onderhouden.

§ 2. De bevrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer hij, ingevolge een tekortkoming van de vervrachter en ondanks een ingebrekestelling, het schip niet kan gebruiken gedurende veertien dagen of meer.

§ 3. De overeenkomst wordt vermoed te zijn beëindigd wanneer het schip volledig verloren is of wanneer het schip zodanig beschadigd is dat de partijen of de verzekeraar de schade met volledig verlies gelijkstellen.

§ 4. Elke partij mag de overeenkomst beëindigen in geval van ontbinding, vereffening of faillissement van de andere partij, of de opening van een andere deze laatste betreffende insolventieprocedure.

§ 5. Bij beëindiging overeenkomstig de vorige paragrafen heeft de vervrachter het recht om het schip in de huidige of de eerstvolgende haven terug in bezit te nemen.

De bevrachter staat in voor de afhandeling van lonen, onscheping en repatriëring van de schepelingen.

§ 6. De beëindiging van de overeenkomst doet geen afbreuk aan de door partijen verworven rechten en de reeds ontstane vorderingen.

#### *Artikel 6.30. Nieuwbouw*

Ingeval het schip een nieuwbouwschip is, wordt het gebouwd overeenkomstig de bouw-overeenkomst, de normen, de specificaties en de plans overeengekomen tussen de ver-vrachter en de scheepswerf.

Zonder toestemming van de bevrachter mogen de normen, de specificaties en de plans niet worden gewijzigd.

Het schip wordt aan de bevrachter geleverd op het ogenblik dat het door de scheepswerf wordt opgeleverd.

#### *Artikel 6.31. Huurkoop*

Ingeval is overeengekomen dat de bevrachter het het schip bij het einde van de overeen-komst koopt, zal het schip aan de koper wordt geleverd op het ogenblik dat de bevrach-tingsovereenkomst wordt beëindigd, op voorwaarde dat de bevrachter al zijn verplichtin-gen is nagekomen.

De verkoper waarborgt dat het schip vrij is van alle scheepszekerheidsrechten en andere lasten.

Het eigendomsrisico gaat over bij de levering.

#### *Artikel 6.32. Verjaring*

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbefrachtigingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waar-uit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbefrachtigingsovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schade-geval in der minne heeft geregeld.

### Onderafdeling 3 – Tijdbefrachtiging

#### *Artikel 6.33. Materiële toepassing*

Dit Hoofdstuk is van toepassing op tijdbefrachtigingsovereenkomsten.

#### *Artikel 6.34. Andere regelgeving*

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op tijdbefrach-tingsovereenkomsten van toepassing.

#### *Artikel 6.35. Vermeldingen*

De tijdbefrachtigingsovereenkomst vermeldt:

- 1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;
- 2° de volgende gegevens betreffende het schip: naam, vlag, tonnenmaat, waterverplaatsing, snelheid, verbruik, bouwjaar en klasse;
- 3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;
- 4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;
- 5° de duur van de bevrachting;
- 6° de huurprijs;
- 7° het makelaarsloon;
- 8° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

#### *Artikel 6.36. Duur en levering*

§ 1. Het schip wordt vervracht voor de bedongen tijd.

De bevrachter geniet alleen een optie tot verlenging wanneer zij uitdrukkelijk is overeengekomen.

§ 2. De vervrachter moet het schip leveren in de overeengekomen haven of plaats of binnen de overeengekomen keten van havens.

§ 3. Het schip mag niet worden geleverd vóór het vroegste tijdstip voor levering en na het laatste tijdstip voor levering.

De vervrachter moet de bevrachter op de hoogte stellen van het verwachte tijdstip van levering en van mogelijke wijzigingen ervan.

De ruimen moeten bij levering zuiver zijn en geschikt voor ontvangst van de desgevallend in de overeenkomst aangeduide eerste lading.

§ 4. Ingeval het schip niet is geleverd op het laatste tijdstip voor levering, mag de bevrachter de overeenkomst beëindigen. Ingeval de vervrachter, op voorhand en niettegenstaande de door hem aangewende behoorlijke zorg, een nieuw tijdstip voor levering voorstelt, kan de bevrachter dit nieuwe tijdstip gedurende twee werkdagen afwijzen, bij gebreke waarvan het nieuwe tijdstip wordt geacht door hem te zijn aanvaard.

#### *Artikel 6.37. Vaargebied*

Het schip moet worden uitgebaat in een wettig bedrijf, binnen het toegelaten vaargebied en tussen veilige havens of plaatsen, waar het te allen tijde veilig kan in- en uitvaren en vlottend blijft.

Het schip wordt alleen gebruikt in ijsvrije havens en gebieden.

#### *Artikel 6.38. Lading*

§ 1. Het schip moet worden gebruikt om wettige lading te vervoeren.

§ 2. Zonder instemming van de vervrachter mag geen gevaarlijke of schadelijke lading worden vervoerd. Ingeval de toestemming is verleend, moet de bevrachter de gezagvoerder aantonen dat de lading verpakt, gemerkt en gedocumenteerd is, alsook geladen en gestuwd zal worden in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften; bij gebreke



daarvan mag de gezagvoerder de lading weigeren of, zo zij reeds werd geladen, lossen op kosten en risico van de bevrachter.

Het vervoer van levend vee, wapens en munitie, ontplofbare stoffen en nucleaire of radioactieve stoffen is verboden.

§ 3. Ingeval lading wordt vervoerd in laadkisten moeten deze laatste voldoen aan de toepasselijke voorschriften.

§ 4. Met instemming van de gezagvoerder en met inachtnaam van de artikelen 6.52 en 6.53 mag lading aan dek worden vervoerd.

#### *Artikel 6.39. Teruggave*

De bevrachter moet het schip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats of binnen de overeengekomen keten van havens, in dezelfde staat als deze waarin het zich bevond bij levering, rekening houdend met normale sleet.

De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte stellen.

De bevrachter mag geen bevel geven tot een reis waardoor het overeengekomen tijdstip voor teruggave zal worden overschreden.

#### *Artikel 6.40. Onderzoek bij levering en teruggave*

Bij levering en teruggave worden in onderling overeengekomen havens of plaatsen door wederzijds aanvaarde deskundigen gemeenschappelijke onderzoeken van het schip uitgevoerd.

Het onderzoek bij levering wordt uitgevoerd zonder tijdverlies voor de bevrachter, dat bij teruggave geschiedt binnen de duur van de bevrachting.

De onderzoeken betreffen de toestand van het schip en het scheepstoebehoren, met inbegrip van de brandstoffen.

De vervrachter draagt de gezagvoerder op aan de onderzoeken mee te werken.

De kosten van de onderzoeken worden gelijk gedeeld.

#### *Artikel 6.41. Brandstof*

§ 1. De bevrachter moet het schip voorzien van brandstof van behoorlijke hoedanigheid.

De bevrachter en de hoofdwerktuigkundige nemen van de aan boord genomen brandstof verzegelde en ondertekende stalen.

De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die de vervrachter lijdt ingevolge het aan boord nemen van ongeschikte brandstof.

§ 2. De bevrachter moet ervoor zorgen dat het schip bij teruggave dezelfde hoeveelheid brandstof aan boord heeft als bij levering, en zeker genoeg om de meest nabije haven te bereiken waar gelijkaardige brandstof verkrijgbaar is.

De bevrachter en de vervrachter betalen elkaar de marktwaarde van de zich bij levering respectievelijk teruggave aan boord bevindende brandstof.

#### *Artikel 6.42. Scheepsuitrusting*

§ 1. De vervrachter zorgt ervoor dat de scheepsuitrusting te allen tijde voldoet aan de toepasselijke voorschriften en dat het schip in dit verband van geldige certificaten is voorzien.

§ 2. De scheepsuitrusting moet in goede staat zijn en de vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om ze te onderhouden.

#### *Artikel 6.43. Huurprijs*

De bevrachter moet aan de vervrachter tijdig de huurprijs betalen.

De huurprijs moet worden voldaan per dag, vijftien dagen op voorhand.

Bij gebreke van tijdige betaling mag de vervrachter de uitvoering van zijn verplichtingen opschorten of, na redelijke ingebrekestelling, de overeenkomst beëindigen.

Mits hij stavingsstukken voorlegt, mag de bevrachter van de huurprijs de onkosten af-trekken die hij heeft gemaakt voor rekening van de vervrachter.

#### *Artikel 6.44. Huuronderbreking*

§ 1. Het schip blijft in huur van de levering tot de teruggave, behalve, voor zover de bevrachter daadwerkelijk tijdverlies lijdt:

1° voor de tijd waarin het schip niet overeenkomstig de bevelen van de bevrachter kan worden gebruikt ingevolge:

a) enige schade of gebrek aan het schip of het scheepstoebehooren;

b) enig in gebreke blijven van de gezagvoerder of de schepelingen;

c) beslag op het schip, tenzij wegens een handeling of nalaten van de bevrachter, zijn aangestelden, vertegenwoordigers of hulppersonen;

d) bepalingen van de scheepsarbeidsovereenkomsten;

2° voor de tijd van een koersafwijking, tenzij deze is veroorzaakt om mensenlevens of zaken te redden of wegens weersomstandigheden;

3° voor de tijd waarin het schip is opgeëist, met dien verstande dat de vervrachter de bevrachter hier onmiddellijk van op de hoogte moet stellen, en een door de overheid betaalde vergoeding toekomt aan de vervrachter.

§ 2. De bevrachter mag de duur van de bevrachting met de tijd van huuronderbreking verlengen, mits hij de vervrachter hiervan één maand voor het einde op de hoogte stelt of, ingeval de gebeurtenis zich minder dan één maand voor het einde voordoet, binnen de week nadat ze zich heeft voorgedaan.

#### *Artikel 6.45. Verlies van het schip*

De overeenkomst wordt van rechtswege beëindigd bij volledig verlies van het schip, beschadiging die met volledig verlies wordt gelijkgesteld of uitblijven van tijdingen.

De vooruitbetaalde maar niet verworven huurprijs wordt aan de bevrachter terugbetaald.

#### *Artikel 6.46. Verplichtingen van de vervrachter*

De vervrachter moet het schip leveren in de overeengekomen klasse en met romp en tuigen in een terdege doelmatige staat. Hij moet behoorlijke zorg aanwenden om de klasse van het schip te behouden en om het in elk opzicht geschikt voor de dienst te houden.

Niets in de overeenkomst wordt uitgelegd als een overdracht van het rederschap aan de bevrachter. De vervrachter blijft te allen tijde verantwoordelijk voor de vaart en de behoorlijke verzekering van daarmee verbonden diensten, waaronder het loodsen en het slepen, zelfs wanneer de kosten daarvan worden gedragen door de bevrachter.

De vervrachter staat in voor, en draagt de kosten van:

- 1° gages;
- 2° voorraden;
- 3° verzekering;
- 4° de medewerking van de schepelingen aan de uitbating van het schip in de haven, in het bijzonder het laden en lossen;
- 5° de scheepsdocumenten, waaronder de meetbrieven, de zeebrief, de certificaten betreffende de scheepsuitrusting, de certificaten van financiële zekerheid voor olieverontreiniging en de ontrattingscertificaten;
- 6° boeten en heffingen wegens smokkel door de gezagvoerder of de schepelingen, met dien verstande dat het schip gedurende het desbetreffende tijdverlies uit huur zal zijn.

#### *Artikel 6.47. Gezagvoerder*

De gezagvoerder moet beschikken over de nodige taalkennis.

Niettegenstaande zijn aanduiding door de vervrachter, staat de gezagvoerder onder het bevel van de bevrachter wat betreft uitbating, vertegenwoordiging en andere regelingen.

De gezagvoerder moet alle reizen volbrengen met de nodige doeltreffendheid. Hij moet op het laden en lossen toezicht houden derwijze dat de zeewaardigheid van het schip niet wordt geschaad.

De bevrachter mag de gezagvoerder niet hinderen in het nemen van besluiten in verband met veiligheid en vrijwaring van het mariene milieu.

#### *Artikel 6.48. Verplichtingen van de bevrachter*

De bevrachter moet voor de lading zorg dragen in de laadhaven en in de loshaven, en staat in voor de goederenbehandeling, de overslag en de aflevering ter bestemming.

De bevrachter moet de gezagvoerder tijdige en volledige bevelen geven.

De bevrachter staat in voor, en draagt de kosten van:

- 1° de reis, inbegrepen haven-, loods- en sleepgelden en alle kosten in verband met de lading;
- 2° brandstof, behalve tijdens uithuerneming;
- 3° scheepsagentuur;
- 4° goederenbehandeling;
- 5° voorschotten aan de gezagvoerder;
- 6° boeten en taksen wegens smokkel en niet-aangegeven lading, met dien verstande dat het schip gedurende het desbetreffende tijdverlies in huur zal blijven en dat de vervrachter zekerheid zal stellen in de mate dat betrokkenheid van de gezagvoerder of de schepelingen wordt aangetoond.

#### *Artikel 6.49. Eisen van de vervrachter*

§ 1. De vervrachter mag het schip te allen tijde uit dienst nemen met het oog op dringende herstellingen alsook, met instemming van de bevrachter, met het oog op onderhoud, inbegrepen droogdokken.

§ 2. Averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regelen van York en Antwerpen. De huurprijs draagt niet in averij-grosse bij.  
De bevrachter moet aan de omslag van averij-grosse meewerken.

§ 3. Bergloon komt bij helften toe aan de vervrachter en aan de bevrachter, na aftrek van het deel voor de gezagvoerder en de schepelingen en van de onkosten, waaronder het betrokken deel van de huurprijs.

§ 4. De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het schip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten met hogere rang.  
De bevrachter bestelt alleen leveringen onder beding dat noch het schip, noch de vervrachter erdoor verbonden is, en dat de leverancier van de uitoefening van scheepszekerheidsrechten afziet.  
De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle ingeladen en al dan niet geloste lading die toebehoort aan de bevrachter.

#### *Artikel 6.50. Eisen van de bevrachter*

§ 1. De vervrachter moet de bevrachter op diens verzoek een exemplaar van de werkplannen van het schip bezorgen.

§ 2. De bevrachter mag de schoorsteen in zijn kleuren schilderen en zijn vlag voeren.

§ 3. De bevrachter mag op zijn kosten gebruik maken van de communicatiemiddelen van het schip.

§ 4. De vervrachter houdt de scheepsdagboeken bij en de bevrachter heeft recht op inzage ervan.

§ 5. Ingeval de bevrachter ontevreden is over de gezagvoerder of de officieren, zal de vervrachter een onderzoek instellen en zo nodig overgaan tot vervanging van de betrokkenen.

§ 6. De bevrachter mag op zijn kosten een supercargo en andere aangestelden laten meevaren.

§ 7. De bevrachter heeft het recht het schip of een deel ervan in onderhuur te geven; zulks wijzigt echter niet zijn gehoudenheid tegenover de vervrachter.

§ 8. Mits hij de vervrachter op voorhand verwittigt, mag de bevrachter het schip oppervlakkig onderzoeken. De gezagvoerder moet hieraan redelijke medewerking verlenen.

§ 9. De bevrachter mag de vervrachter verzoeken de ruimen op zijn kosten te laten reinigen.

#### *Artikel 6.51. Diverse aangelegenheden*

§ 1. De bevrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om te vermijden dat zich versteke-lingen aan boord begeven door zich te verstoppen in lading of laadkisten.

Wanneer zulks toch gebeurt, moet de bevrachter de vervrachter vrijwaren voor alle gevol-  
gen en zorgen dat een aanhouding of beslag wordt opgeheven.

Op de vervrachter rusten overeenkomstige verplichtingen wat betreft andere wijzen  
waarop verstekelingen zich aan boord kunnen begeven.

§ 2. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die aan het schip wordt berokkend bij  
goederenbehandeling, op voorwaarde dat de gezagvoerder hem er ten spoedigste van op  
de hoogte brengt.

§ 3. De bevrachter moet de kosten dragen van begassing en gezondheidspolitie welke  
door het vervoer van lading zijn veroorzaakt.

§ 4. De bevrachter moet de hoogste zorg aanwenden om de inlading van verdovende  
middelen of andere verboden zaken te voorkomen.

#### *Artikel 6.52. Vervoerovereenkomsten*

§ 1. De gezagvoerder moet cognossementen en vrachtbrieven ondertekenen in overeen-  
stemming met de stuurmansrequis.

Desgevraagd mag de vervrachter de bevrachter of zijn agent machtigen om cognosse-  
menten en andere vervoerdocumenten te ondertekenen voor rekening van de vervrachter  
of de gezagvoerder.

Ingeval de bevrachter of zijn agent een vervoerovereenkomst ondertekent waardoor de  
aansprakelijkheid van de vervrachter wordt uitgebreid voorbij de tijd waarin de lading  
zich aan boord bevindt, moet de bevrachter de vervrachter vrijwaren voor de gevolgen  
daarvan.

De bevrachter en zijn agent mogen geen vervoerovereenkomst sluiten of laten sluiten on-  
der welke de aansprakelijkheid van de vervoerder zwaarder is dan bepaald in de Regelen  
van Den Haag en Visby.

§ 2. De bevrachter moet ervoor zorgen dat in alle vervoerdocumenten en passagebiljetten  
wordt bedongen:

1° dat, naargelang het geval, hetzij de Regelen van Den Haag en Visby, hetzij Onderafde-  
ling 1 van Afdeling 2, hetzij het Verdrag van Athene, hetzij Onderafdeling 1 van Afdeling  
3, hetzij een gelijkwaardige wettelijke regeling van toepassing is;

2° averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regelen van York en Antwerpen;

3° ondergeschikten van de vervoerder tegenover de bevrachter en de ladingbelangheb-  
benden zijn ontheven van aansprakelijkheid wegens verlies, schade en vertraging, en zich  
kunnen beroepen op alle verweermiddelen waarover de vervoerder beschikt.

§ 3. Tenzij in geval van vervoer van laadkisten op daartoe geschikte plaatsen, moet in  
vervoerovereenkomsten worden bedongen dat vervoer van lading aan dek geschiedt met

instemming van de ladingbelanghebbenden, op hun risico en onder hun verantwoordelijkheid.

§ 4. De bevrachter is aansprakelijk voor de niet-nakoming van de in de vorige paragrafen bepaalde verplichtingen en moet de vervrachter in dat verband vergoeden en vrijwaren.

### *Artikel 6.53. Aansprakelijkheden*

§ 1. De bevrachter kan ladingschade op de vervrachter verhalen ingeval deze te wijten is aan:

1° gebrek aan behoorlijke zorg zijdens de vervrachter om het schip bij aanvang van de reis zeewaardig te maken;

2° gebrek aan behoorlijke zorg zijdens de vervrachter voor de lading aan boord;

3° onredelijke koersafwijking, tenzij op bevel of met goedkeuring van de bevrachter;

4° ingeval de Regelen van Hamburg dwingend van toepassing zijn, gebrekkige vaart of beheer van het schip.

Onder "Regelen van Hamburg" wordt verstaan het Verdrag van de Verenigde Naties betreffende het vervoer van goederen over zee, ondertekend te Hamburg op 31 maart 1978.

§ 2. De vervrachter kan ladingschade op de bevrachter verhalen ingeval deze te wijten is aan:

1° goederenbehandeling, tenzij het schip onzeewaardig was;

2° overslag in verband met doorvervoer of multimodaal vervoer;

3° deklading, tenzij in geval van vervoer van laadkisten op daartoe geschikte plaatsen.

§ 3. In andere gevallen dan bepaald in de vorige paragrafen wordt de aansprakelijkheid voor ladingschade gelijk tussen de vervrachter en de bevrachter gedeeld, tenzij onweerlegbaar wordt aangetoond dat de schade te wijten is aan één der partijen of aan haar aangestelden of hulppersonen.

§ 4. De voorgaande paragrafen gelden eveneens wanneer de lading eigendom van de bevrachter is.

§ 5. De bevrachter is tegenover de vervrachter aansprakelijk voor kosten, boeten en heffingen, van welke aard ook, veroorzaakt door het niet voldoen van de lading of de desbetreffende documenten aan de toepasselijke voorschriften.

§ 6. De bevrachter is tegenover de vervrachter aansprakelijk voor de schade en de kosten welke aan het schip worden berokkend door vervoer aan dek, tenzij deze te wijten is aan de vervrachter of zijn aangestelden.

§ 7. De vervrachter staat in voor vorderingen wegens dood of lichamelijk letsel in rechtstreeks verband met de uitbating van het schip, tenzij ze zijn veroorzaakt door een gebrek van de lading of een handeling of nalatigheid van de bevrachter, zijn aangestelden, agenten of hulppersonen.

§ 8. De bevrachter is gemachtigd om alle rechten en verweermiddelen van de vervrachter tegenover derden veilig te stellen.

#### *Artikel 6.54. Wederzijdse ontheffingen*

Buiten de gevallen bepaald in de artikelen 6.44 en 6.53 zijn de vervrachter en de bevrachter jegens elkaar in de volgende gevallen van aansprakelijkheid ontheven:

1° onvermijdelijke natuurlijke toevallen, oorlogshandelingen, oproer, staking, uitsluiting, aanhouding door de overheid en quarantine-beperkingen;

2° handelingen, onachtzaamheden of nalatigheden van de gezagvoerder, de loods of andere aangestelden van de vervrachter bij de vaart of het beheer van het schip, brand of ontploffing niet te wijten aan de persoonlijke fout van de vervrachter of zijn beheerder, aanvaring of stranding, onvoorzienbaar defect of enig verborgen gebrek van de romp, de scheepsuitrusting of de tuigen.

#### *Artikel 6.55. Verzekering*

§ 1. De vervrachter moet ervoor zorgen dat het schip is verzekerd tegen risico's in verband met romp en tuigen, tegen elementaire oorlogsrisko's en tegen 'Protection and Indemnity'-risico's.

§ 2. De bevrachter moet ervoor zorgen verzekerd te zijn tegen het risico van bevrachters-aansprakelijkheid.

#### *Artikel 6.56. Oorlog*

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het schip niet doen varen in gebieden waarin het schip, de lading, de schepelingen of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, piraterij, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private partijen.

§ 2. Het schip mag niet worden bevolen smokkelwaar aan boord te nemen, een blokkade te breken of te varen waar het onderhevig kan zijn aan zoeking of verbeurdverklaring door oorlogvoerenden.

§ 3. Het schip mag gevolg geven aan bevelen en aanbevelingen van de vlagstaat, andere bevoegde overheden of verzekeraars tegen oorlogsrisko's, en aan resoluties, bevelen of richtlijnen van bevoegde supranationale of internationale instellingen.

Het schip mag lading afleiden naar en lossen in om het even welke haven, ingeval deze lading kan leiden tot verbeurdverklaring van het schip.

Het schip mag een andere haven aanlopen om schepelingen of opvarenden te laten ontschepen ingeval zij gevangen kunnen worden genomen of anderszins bestraft.

§ 4. De vervrachter moet de bevrachter van maatregelen bedoeld in de vorige paragrafen op voorhand op de hoogte stellen.

#### *Artikel 6.57. Makelaarsloon*

De vervrachter staat in voor de betaling van het makelaarsloon.

#### *Artikel 6.58. Verjaring*

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een tijdbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

### Onderafdeling 4 – Reisbevrachting

#### *Artikel 6.59. Materiële toepassing*

Dit Hoofdstuk is van toepassing op reisbevrachtingsovereenkomsten.

#### *Artikel 6.60. Andere regelgeving*

De bepalingen van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op reisbevrachtingsovereenkomsten van toepassing.

#### *Artikel 6.61. Vermeldingen*

De reisbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

- 1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter en desgevallend van de makelaar;
- 2° de volgende gegevens betreffende het schip: naam, tonnenmaat, waterverplaatsing, huidige ligplaats en tijdstip waarop het laden kan aanvangen;
- 3° de laadhaven of laadplaats en de loshaven of losplaats;
- 4° de lading, met uitdrukkelijke vermelding van een desgevallend slechts gedeeltelijke lading;
- 5° het vrachttarief en de betaalwijze;
- 6° de opzegdatum;
- 7° de ligtijd en het tarief van het overliggeld en de betaalwijze;
- 8° het makelaarsloon;
- 9° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

#### *Artikel 6.62. Voorwerp van de bevrachting*

Zodra zijn vorige opdrachten zijn vervuld, moet het schip zich begeven naar de laadhaven of laadplaats, of naar de meest nabije veilige plaats waar het steeds vlottend kan liggen, alwaar het een volledige lading moet laden, welke de bevrachter zich verbindt te verschepen, met dien verstande dat overeengekomen inscheping als deklading geschiedt op risico en verantwoordelijkheid van de bevrachter; vervolgens moet het beladen schip zich naar de loshaven of losplaats begeven overeenkomstig het cognossement, of naar de



meest nabije veilige plaats waar het steeds vlottend kan liggen, en moet het aldaar de lading afleveren.

#### *Artikel 6.63. Aansprakelijkheid van de vervrachter*

De vervrachter is enkel aansprakelijk voor verlies van en schade aan de goederen en voor vertraging bij de aflevering ervan ingeval het verlies, de schade of de vertraging werd veroorzaakt door:

1° persoonlijk gebrek aan behoorlijke zorg zijdens de vervrachter of zijn beheerder om het schip in alle opzichten zeewaardig te maken en om te verzekeren dat het behoorlijk is bemand, uitgerust en bevoorraad; of

2° een persoonlijk handelen of nalaten van de vervrachter of zijn beheerder.

De vervrachter is niet aansprakelijk voor verlies, schade en vertraging te wijten aan om het even welke andere oorzaak, zelfs aan:

1° nalatigheid of in gebreke blijven van de gezagvoerder of de bemanning of enige andere aan boord of aan de wal door de vervrachter aangestelde persoon voor wiens handelingen hij anders aansprakelijk zou zijn;

2° onzeewaardigheid van het schip bij het laden of de aanvang van de reis of op welk ander tijdstip ook.

#### *Artikel 6.64. Koersafwijking*

Het schip mag om het even welke haven aanlopen, in welke volgorde en voor welk doel ook; het mag zonder loads varen, in alle omstandigheden andere schepen slepen of bergen, en van de koers afwijken om mensenlevens of zaken te redden.

#### *Artikel 6.65. Betaling van de vracht*

§ 1. De vracht wordt berekend op grond van het overeengekomen tarief en de ingenomen hoeveelheid lading, en wordt contant betaald.

§ 2. Ingeval vooruitbetaling van de vracht bij inscheping is overeengekomen, wordt zij als verworven en niet-terugbetaalbaar beschouwd, ook wanneer schip of lading verloren gaan.

De vervrachter en zijn agenten moeten geen cognossementen ondertekenen of rugtekenen waarop vooruitbetaling van de vracht is vermeld, indien de hen verschuldigde vracht niet daadwerkelijk is betaald.

§ 3. Ingeval betaling van de vracht of een deel ervan ter bestemming is overeengekomen, wordt zij niet als verworven beschouwd dan bij aflevering van de lading.

Voor aanvang van de lossing mag de bevrachter ervoor kiezen de vracht te betalen op het daadwerkelijk afgeleverde en behoorlijk vastgestelde gewicht of de hoeveelheid.

#### *Artikel 6.66. Lading en lossing*

§ 1. De lading moet worden geladen, gestuwd, geteld, gesjord en gelost door de bevrachter, vrij van enig risico, aansprakelijkheid en kost lastens de vervrachter.

De bevrachter moet zorgen voor stuw materiaal nodig voor de behoorlijke stuwing en bescherming van de lading aan boord; de vervrachter moet het gebruik toestaan van desgevallend aan boord aanwezig stuw materiaal. Na lossing moet de bevrachter het stuw materiaal op zijn kosten verwijderen, en de tijd blijft lopen tot zulks is uitgevoerd.

§ 2. De vervrachter moet het kosteloos gebruik toestaan van de behandelingstuigen van het schip en de nodig aandrijfkracht; deze tuigen moeten zich in goede staat van werking bevinden. Tenzij in geval van fout van de goederenbehandelaar, telt tijd verloren door defecten niet als ligtijd of overligtijd. Op verzoek van de bevrachter stelt de vervrachter kosteloos schepelingen ter beschikking om de tuigen te bedienen, tenzij havenarbeiders vereist zijn, welke de bevrachter dan moet aanwerven. De bedieners van de tuigen werken op risico en onder aansprakelijkheid van de bevrachter en worden als diens aangestelden beschouwd, ofschoon zij steeds onder toezicht van de gezagvoerder werken.

§ 3. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade, normale sleet uitgezonderd, die aan het schip wordt berokkend door goederenbehandelaars. De gezagvoerder moet de bevrachter of zijn agent en de goederenbehandelaar van deze schade zo spoedig als redelijk mogelijk op de hoogte brengen, bij gebreke waarvan de bevrachter niet aansprakelijk is. De gezagvoerder moet trachten van de goederenbehandelaar een erkenning van aansprakelijkheid te verkrijgen.

De bevrachter moet de schade aan het schip herstellen; ingeval zij de zeewaardigheid of de klasse van het schip in het gedrang brengt, moet de herstelling gebeuren vooraleer het schip afvaart uit de haven waar de schade is ontstaan of vastgesteld. Alle bijkomende kosten zijn ten laste van de bevrachter; tijdverlies zal door hem worden vergoed overeenkomstig het tarief van de overliggelden.

#### *Artikel 6.67. Ligtijd*

§ 1. De lading moet worden geladen en gelost binnen de overeengekomen ligtijd uitgedrukt in kalenderdagen of uren, voor zover de weersomstandigheden het toelaten. De ligtijd loopt niet tijdens zondagen en feestdagen, tenzij alsdan wordt doorgewerkt.

§ 2. De ligtijd begint te lopen nadat het schip aan de afzender respectievelijk de ontvanger, of, zo zij onbekend zijn, aan de bevrachter of zijn vertegenwoordiger, een bericht van gereedheid heeft gegeven.

Ingeval het bericht van gereedheid wordt gegeven voor 12 uur, vangt de ligtijd aan om 13 uur; wordt het na 12 uur maar voor het einde van de kantooruren gegeven, vangt de ligtijd de volgende werkdag om 6 uur aan.

Ingeval de laadplaats of de losplaats bij aankomst van het schip niet beschikbaar is, mag het schip desalniettemin een bericht van gereedheid geven, en vangen de ligtijd en de overligtijd aan. De tijd nodig om van de wachtplaats naar de laadplaats of de losplaats te verhalen telt evenwel niet als ligtijd.

Ingeval het schip na onderzoek niet gereed blijkt te zijn geweest, telt de tijd vanaf de ontdekking daarvan tot het ogenblik van daadwerkelijke gereedheid, evenmin als ligtijd.

#### *Artikel 6.68. Overliggeld*

Bij verstrijken van de ligtijd is de bevrachter per dag overliggeld verschuldigd volgens het overeengekomen tarief.

Het overliggeld is verschuldigd bij ontvangst van de factuur van de vervrachter. Ingeval het overliggeld niet is betaald, mag de vervrachter de bevrachter in gebreke stellen om het bedrag te betalen binnen zesennegentig uur, waarna hij de overeenkomst mag beëindigen en volledige schadevergoeding mag vorderen.

#### *Artikel 6.69. Retentierecht*

De vervrachter heeft een retentierecht op de lading die zich onder zijn hoede bevindt en waarop de schuldvordering betrekking heeft.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht betrekking heeft.

De vervrachter mag de lading echter niet aan boord houden. Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen door een derde zullen worden bewaard, tot zijn schuldvordering voldaan is.

De vervrachter kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

#### *Artikel 6.70. Ladingvoorrecht*

De vordering van de vervrachter tot betaling van bedragen die hem door de bevrachter zijn verschuldigd in rechtstreeks verband met de lading is op deze goederen bevoorrecht. Het voorrecht kan worden uitgeoefend gedurende vijftien dagen na de aflevering, voor zover de goederen niet werden overhandigd aan een derde. Het heeft dezelfde rang als het voorrecht omschreven in artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

#### *Artikel 6.71. Niet afgehaalde goederen*

§ 1. Ingeval de bestemming de goederen niet afhaalt kan de vervrachter machtiging vragen om de goederen te verkopen.

§ 2. De vervrachter dient hiertoe vooraf de bevrachter, de bestemming en in voorkomend geval de partij aan wie hij volgens de bevrachtingsovereenkomst een aankomstbericht moet zenden, bij aangetekend schrijven in gebreke te stellen om de goederen binnen een termijn van één maand af te halen. Deze ingebrekestelling dient uitdrukkelijk te vermelden dat, indien hieraan geen gevolg wordt gegeven, zal worden overgegaan tot verkoop van de goederen overeenkomstig dit artikel.

Indien de identiteit of de woonplaats van één of meer van voornoemde personen ondanks redelijke inspanningen niet kan worden achterhaald, of indien deze ingebrekestelling gelet op de omstandigheden van het geval nutteloos zou zijn, kan de ingebrekestelling achterwege worden gelaten.

De ingebrekestelling kan ten vroegste worden verstuurd twee maanden na de lossing van de goederen uit het schip, tenzij bijzondere omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen.

§ 3. Indien de in § 2 bedoelde ingebrekestelling zonder gevolg blijft, richt de vervrachter een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. De artikelen 1025 tot en met 1034 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing. Het verzoekschrift vermeldt tevens:

- 1° de feiten;
- 2° een omschrijving van de goederen;
- 3° desgevallend de bedragen die aan de vervrachter verschuldigd blijven;
- 4° indien de in § 2 bedoelde ingebrekestelling achterwege werd gelaten, de redenen waarom dit gebeurd is;
- 5° indien de in § 2 bedoelde wachttermijn van twee maanden niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;
- 6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot verkoop over te gaan.

§ 4. Indien de voorzitter het verzoek gegrond verklaart, bepaalt hij het bedrag van de schuldvordering van de vervrachter en de wijze waarop tot verkoop zal worden overgegaan. Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering, kan de voorzitter, op verzoek van de vervrachter, bepalen dat de goederen in eigendom aan de vervrachter zullen overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van de door de voorzitter bepaalde waarde van de goederen, vervalt.

§ 5. De beschikking wordt bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in § 2 werd gericht.

De beschikking dient bovendien te worden bekendgemaakt:

- 1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;
- 2° in een nationaal verspreid dagblad;
- 3° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in de havenplaats waar de goederen zich bevinden;
- 4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

De beschikking is slechts uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van 1 maand vanaf de laatste publicatie. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van één maand vanaf deze publicatie.

§ 6. Indien de verkoop meer opbrengt dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, wordt het saldo in de Deposito- en Consignatiekas gestort. Het aldus in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en intresten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag binnen die termijn door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.

§ 7. Indien de verkoop onvoldoende opbrengt om de schuldvordering van de vervrachter te dekken, behoudt deze voor het saldo alle rechten waarover hij krachtens de overeenkomst of de wet beschikt.

§ 8. De vervrachter die overeenkomstig de bepalingen van dit artikel overgaat tot verkoop van de goederen is bevrijd ten opzichte van de rechthebbenden op de lading, die enkel nog rechten kunnen laten gelden op het saldo van de verkoopopbrengst.

#### *Artikel 6.72. Opzegging*

§ 1. Ingeval het schip op de opzegdatum niet gereed is voor het laden, mag de bevrachter de overeenkomst opzeggen.

§ 2. Ingeval de vervrachter, niettegenstaande de aanwending van behoorlijke zorg, voorziet dat het schip niet op de opzegdatum gereed zal zijn, mag hij de bevrachter hiervan op de hoogte stellen en de dag medelen waarop het schip verwacht wordt gereed te zijn, en de bevrachter uitnodigen om de overeenkomst op te zeggen dan wel om de nieuwe opzegdatum te aanvaarden. De bevrachter moet zijn keuze medelen binnen achtenveertig uur na ontvangst van het bericht van de vervrachter. Ingeval de bevrachter geen keuze voor opzegging meedeelt, wordt de opzegdatum verplaatst tot zeven dagen na de nieuwe verwachte datum van gereedheid. Ingeval van verdere vertraging mag de bevrachter de overeenkomst alleszins opzeggen.

#### *Artikel 6.73. Cognossementen*

Cognossementen worden ondertekend door de gezagvoerder of door de vertegenwoordiger van de vervrachter, wiens volmacht aan de bevrachters moet worden meegedeeld. De bevrachter vrijwaart de vervrachter tegen alle gevolgen en aansprakelijkheden welke voortvloeien uit de ondertekening van cognossementen waardoor op de vervrachter zwaardere aansprakelijkheden komen te rusten dan hij heeft te dragen overeenkomstig de reisbevrachtingsovereenkomst.

#### *Artikel 6.74. Averij-grosse*

Averij-grosse wordt omgeslagen overeenkomstig de Regelen van York en Antwerpen. Ladingeigenaars betalen het aandeel van de lading in de algemene onkosten, zelfs ingeval zij noodzakelijk werden ingevolge nalatigheid of in gebreke blijven van de aangestelden van de vervrachter.

#### *Artikel 6.75. Rechten en taksen*

§ 1. De vervrachter moet alle rechten, lasten en taksen betalen die gebruikelijk worden geheven op het schip, hoe ze ook worden berekend.

§ 2. De bevrachter moet alle rechten, lasten, heffingen en taksen betalen die gebruikelijk worden geheven op de lading, hoe ze ook worden berekend.

§ 3. Taksen geheven op de vracht zijn ten laste van de bevrachter.

#### *Artikel 6.76. Agentuur*

De vervrachter moet in de laadhaven en in de loshaven zijn eigen scheepsagent aanduiden.

#### *Artikel 6.78. Makelaarsloon*

Ingeval de overeenkomst niet wordt uitgevoerd heeft de makelaar recht op een derde van het makelaarsloon, berekend op het geraamde bedrag van de vracht; deze vergoeding van de onkosten en het werk is verschuldigd door de aansprakelijke partij.

#### *Artikel 6.79. Staking*

§ 1. Ingeval van staking of lock-out die het laden verhindert, mag de vervrachter de bevrachter verzoeken de ligdagen te laten doorlopen alsof er geen staking of lock-out in het spel was. Indien de bevrachter niet binnen vierentwintig uur op dit verzoek ingaat, mag de vervrachter de overeenkomst opzeggen, tenzij het laden al een aanvang had genomen.

§ 2. Ingeval van staking of lock-out die de lossing verhindert gedurende meer dan achteventig uur, mag de bevrachter het schip laten wachten tegen betaling van de helft van het overliggeld na afloop van de ligtijd, met dien verstande dat na het einde van de staking of lock-out het volle overliggeld verschuldigd is tot aan de lossing.

§ 3. Buiten de in de vorige paragrafen bepaalde gevallen is geen der partijen voor de gevolgen van stakingen of lock-outs welke het laden of lossen verhinderen of bemoeilijken aansprakelijk.

#### *Artikel 6.80. Oorlog*

§ 1. Ingeval de gezagvoerder, de scheepseigenaar of de reder voor het aanvangen van het laden in redelijkheid vaststelt dat het schip, de lading of de opvarenden mogelijk zullen worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, piraterij, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen, mag de vervrachter de overeenkomst opzeggen, of weigeren het betrokken gedeelte ervan uit te voeren.

§ 2. Indien de in § 1 bedoelde vaststelling later wordt gedaan, kan de vervrachter weigeren de inlading verder te zetten, cognossementen te ondertekenen of de reis verder te zetten. Hij mag de bevrachter verzoeken een loshaven aan te duiden waar de bedoelde risico's zich niet voordoen. Bij gebreke daarvan mag hij de lading lossen in een andere, door hem gekozen haven. Om de risico's te ontlopen, mag de vervrachter er ook voor kiezen een langere reisweg te volgen.

§ 3. Het schip mag gevolg geven aan bevelen en aanbevelingen van de vlagstaat, andere bevoegde overheden of verzekeraars tegen oorlogsrisico's, en aan resoluties, bevelen of richtlijnen van bevoegde supranationale of internationale instellingen.

Het schip mag de lading lossen in om het even welke haven, ingeval deze lading kan leiden tot verbeurdverklaring van het schip.

Het schip mag een andere haven aanlopen om schepelingen of opvarenden te laten ontschepen ingeval zij gevangen kunnen worden genomen of anderszins bestraft.

#### *Artikel 6.81. Ijs*

§ 1. Ingeval de laadhaven onbereikbaar is ingevolge ijs, of het schip aldaar door ijs dreigt ingesloten te raken, mag de gezagvoerder beslissen hetzij geen lading in te nemen, in welk geval de overeenkomst als nietig zal worden beschouwd, hetzij uit te varen met een deel van de lading aan boord.

§ 2. Ingeval ijs het schip verhindert de loshaven te bereiken, mag de bevrachter beslissen hetzij het schip te laten wachten, onder verplichting overliggeld te betalen, hetzij het schip naar een ijsvrije haven te laten varen, in welk geval alle bedingen van het cognosement van toepassing blijven.

#### *Artikel 6.82. Verjaring*

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een reisbevrachtingsovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een reisbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

### Onderafdeling 5 – Andere bevrachtingen

#### *Artikel 6.83. Toepasselijke regelen*

Op andere bevrachtingsovereenkomsten dan deze geregeld in de vorige Afdelingen, zijn de bepalingen van die Afdelingen van toepassing welke de grootste overeenkomst met het betrokken geval vertonen.

Het vorige lid geldt onverminderd artikel 2.4.

#### *Artikel 6.84. Ladingvoorrecht*

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de in artikel 6.83 bedoelde andere bevrachtingsovereenkomsten zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle lading die toebehoort aan de bevrachter.

#### *Artikel 6.85. Verjaring*

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een andere bevrachtingsovereenkomst als bedoeld in artikel 6.83 verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een in § 1 bedoelde bevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

## Afdeling 2 - Goederenvervoer

### Onderafdeling 1 - Regelen van Den Haag en Visby

#### *Artikel 6.86. Begripsomschrijvingen*

In deze Onderafdeling wordt verstaan onder:

- 1° “vervoerder”: de eigenaar van het schip of de bevrachter, die partij is bij een vervoerovereenkomst met een afzender;
- 2° “vervoerovereenkomst”: uitsluitend een vervoerovereenkomst, waarvan blijkt uit een cognossement of enig soortgelijk stuk recht gevend op het vervoer van goederen over zee, met inbegrip van het cognossement of soortgelijk stuk uitgegeven krachtens een charterpartij van het ogenblik af dat dit de verhoudingen regelt tussen de vervoerder en de cognossementhouder;
- 3° “goederen”: zaken, voorwerpen, koopmanschappen en waren van welke aard ook, met uitzondering van levende dieren en van lading, die, bij de vervoerovereenkomst, opgegeven is als geplaatst op het dek en feitelijk aldus wordt vervoerd;
- 4° “schip”: elk vaartuig gebruikt voor het vervoer van de goederen over zee;
- 5° “vervoer van goederen”: de tijd verlopen van de inlading van de goederen aan boord van het schip tot de lossing ervan uit het schip;
- 6° “Regelen van Den Haag en Visby”: het internationaal verdrag voor de eenmaking van bepaalde regelen betreffende cognossementen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924 en gewijzigd door het Protocol ondertekend te Brussel op 23 februari 1968 en door het Protocol ondertekend te Brussel op 21 december 1979;
- 7° “Verdragsluitende Staat”: een Staat die door de Regelen van Den Haag en Visby gebonden is.

#### *Artikel 6.87. Internationale toepassing*

De bepalingen van deze Onderafdeling zijn van toepassing op elk cognossement dat betrekking heeft op vervoer van goederen tussen havens in twee verschillende Staten, indien:

- 1° het cognossement is uitgegeven in een Verdragsluitende Staat; of
- 2° het vervoer plaatsvindt vanuit een haven in een Verdragsluitende Staat; of
- 3° het cognossement bepaalt dat de overeenkomst wordt beheerst door de Regelen van Den Haag en Visby of door enige wet die de Regelen toepasselijk verklaart of uitvoering geeft, ongeacht de nationaliteit van het schip, de vervoerder, de afzender, de bestemming of enige andere betrokken persoon.

#### *Artikel 6.88. Materiële toepassing*

Onverminderd de bepalingen van artikel 6.94 is de vervoerder in alle overeenkomsten tot vervoer van goederen over zee, met betrekking tot de lading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing van die goederen, belast met de aansprakelijkheden en verplichtingen hieronder vermeld, gelijk hij geniet van de daar bepaalde rechten en ontheffingen.



### *Artikel 6.89. Uitlegging*

Dit Hoofdstuk wordt uitgelegd in overeenstemming met de Regelen van Den Haag en Visby.

### *Artikel 6.90. Rechten en plichten*

§ 1. De vervoerder is gehouden voor en bij de aanvang van de reis redelijke zorg aan te wenden voor:

1° het zeewaardig maken van het schip;

2° het voldoende bemannen, uitrusten en bevoorraden van het schip;

3° het geschikt maken en in goede staat brengen van de ruimen, vries- en koelkamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen worden vervoerd, om deze daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

§ 2. Onder voorbehoud van artikel 6.91 moet de vervoerder overgaan tot passende en zorgvuldige inlading, behandeling, stuwing, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de vervoerde goederen.

§ 3. Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben moet de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder op verlangen van de afzender aan deze een cognossement afgeven, dat onder meer vermeldt:

1° de belangrijkste voor het onderkennen van de goederen nodige merken, zoals deze vóór het begin der inlading door de afzender schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken op de niet verpakte goederen of op de kisten of verpakkingen, die de goederen inhouden, door stempeling of op enige andere wijze duidelijk aangebracht zijn op zodanige wijze, dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;

2° hetzij aantal der colli of het stuktal der goederen, hetzij de hoeveelheid of het gewicht, naargelang der omstandigheden, zoals zulks door de afzender schriftelijk is opgegeven;

3° de uiterlijke staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen.

Geen vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder is evenwel verplicht een cognossement af te geven inhoudende merken, getal, hoeveelheid of gewicht, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden, dat zij niet nauwkeurig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het nagaan waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.

§ 4. Een dergelijk cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, van de ontvangst door de vervoerder van de goederen zoals zij beschreven zijn overeenkomstig § 3, 1°, 2° en 3°.

Tegenbewijs is echter niet toegelaten wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde te goeder trouw

§ 5. De afzender wordt geacht op het ogenblik van de inontvangstneming tegenover de vervoerder in te staan voor de juistheid van de door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de afzender zal de vervoerder schadeloos stellen voor alle verliezen, schade en kosten, ontstaan ten gevolge van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van de vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in geen deele zijn aansprakelijkheid en zijn verbintenissen, zoals zij uit de vervoerovereenkomst ten opzichte van elke andere persoon dan de afzender voortvloeien.

§ 6. Tenzij aan de vervoerder of zijn agent in de loshaven, voor of op het ogenblik van het weghalen van de goederen en van hun overgifte aan de krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering recht hebbende persoon schriftelijk kennis is gegeven van de verliezen of de schade en van de algemene aard van deze verliezen of schade, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden, dat de goederen door de vervoerder werden afgeleverd, zoals zij in het cognossement zijn omschreven.

Zijn de verliezen of schade niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed door beide partijen gezamenlijk werd vastgesteld op het ogenblik van de inontvangstneming.

Onder voorbehoud van het bepaalde in § 7, zijn de vervoerder en het schip in elk geval van elke aansprakelijkheid uit welken hoofde dan ook in verband met de goederen ontheven, tenzij een rechtsvordering wordt ingesteld binnen een jaar nadat zij zijn afgeleverd of behoorden te zijn afgeleverd. Deze termijn kan echter worden verlengd bij overeenkomst tussen partijen, gesloten nadat de gebeurtenis die de vordering heeft doen ontstaan heeft plaatsgevonden.

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat, dat er verlies of beschadiging heeft plaats gehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkander over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van de goederen en het natellen van de colli te vergemakkelijken.

§ 7. Wanneer de goederen zijn ingeladen, wordt door de vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder aan de afzender op zijn verlangen een cognossement afgegeven met de vermelding “geladen”, mits de afzender, indien hij vooraf enig op die goederen rechtgevend stuk heeft ontvangen, dit tegen afgifte van het “geladen” cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de agent heeft eveneens het recht in de haven van inlading op het oorspronkelijk afgegeven stuk de naam van het schip of van de schepen, waarin de goederen werden geladen en de datum of de data van inlading aan te tekenen, in welk geval het aldus aangevulde stuk, mits inhoudende de in artikel 3, § 3, vermelde bijzonderheden, als een “geladen” cognossement in de zin van dit artikel wordt beschouwd.

§ 8. Iedere bepaling, beding of afspraak in een vervoerovereenkomst, waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen, in dit artikel voorzien, of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in deze Onderafdeling is voorzien, is nietig, van onwaarde en zonder gevolg. Een beding, krachtens welk de uitkering op grond van een gesloten verzekering aan de vervoerder komt, of elk ander beding van vergelijkbare strekking, wordt geacht te zijn gemaakt ten einde de vervoerder van aansprakelijkheid te ontheffen.

#### *Artikel 6.91. Ontheffingen en beperking van aansprakelijkheid*

§ 1. Noch de vervoerder noch het schip is aansprakelijk voor verliezen of schade, ontstaan ten gevolge van of voortvloeiend uit onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan redelijke zorg aan de zijde van de vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk uit te rusten, te bemannen of te bevoorraden, of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere delen van het schip, waarin goederen vervoerd worden, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het

ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij artikel 6.90, § 1. Telkens als verlies of schade het gevolg is van onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de uitoefening van de redelijke zorg op de vervoerder of op elke andere persoon, die mocht beweren krachtens dit artikel van aansprakelijkheid te zijn ontheven.

§ 2. Noch de vervoerder noch het schip is aansprakelijk wegens verlies of schade, voortvloeiend uit of ontstaan ten gevolge van:

- 1° een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de gezagvoerder, een lid van de bemanning, de loods of een ondergeschikte van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het beheer van het schip;
- 2° brand, tenzij veroorzaakt door opzet of schuld van de vervoerder;
- 3° gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren;
- 4° onvermijdelijke natuurlijke toevallen;
- 5° oorlogshandelingen;
- 6° daden van publieke vijanden;
- 7° aanhouding of dwangmaatregelen van het staatsgezag, overheden of het volk, of een gerechtelijk beslag;
- 8° quarantainemaatregelen;
- 9° een handeling of een nalatigheid van de afzender of eigenaar der goederen, zijn agent of vertegenwoordiger;
- 10° werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van de arbeid, ten gevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk, hetzij geheel;
- 11° oproer of ongeregelde heden;
- 12° redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee;
- 13° verlies aan volume of gewicht of elk ander verlies of beschadiging, veroorzaakt door een verborgen gebrek, de bijzondere aard of een eigen gebrek van de goederen;
- 14° onvoldoende verpakking;
- 15° onvoldoende of gebrekkige merken;
- 16° verborgen gebreken, indien zij ondanks behoorlijke zorg niet te ontdekken waren;
- 17° een andere oorzaak, niet bestaand uit opzet of schuld van de vervoerder, noch uit opzet of schuld van de agenten of ondergeschikten van de vervoerder; doch de bewijslast rust op degene, die zich op deze ontheffing beroept, en het staat aan hem aan te tonen, dat noch de schuld van de vervoerder zelf, noch zijn opzet, noch de schuld of het opzet van de agenten of de ondergeschikten van de vervoerder tot het verlies of de schade heeft bijgedragen.

§ 3. De afzender is niet aansprakelijk voor door de vervoerder of het schip geleden verliezen of schaden, ontstaan door of voortvloeiend uit enigerlei oorzaak zonder dat er sprake is van handeling, schuld of nalatigheid van de afzender, zijn agenten of zijn ondergeschikten.

§ 4. Generlei afwijking van de koers tot redding of poging tot redding van mensenlevens of goederen op zee en generlei redelijke afwijking van de koers wordt beschouwd als een inbreuk op deze Onderafdeling of op de vervoerovereenkomst, en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of enige beschadiging, daardoor ontstaan.

§ 5.1. Tenzij de aard en de waarde van de goederen zijn opgegeven door de afzender vóór hun inlading en deze opgave in het cognossement is opgenomen, is noch de vervoerder noch het schip in enig geval aansprakelijk voor enig verlies van of enige schade aan de goederen of met betrekking tot deze voor een bedrag hoger dan 666,67 rekeneenheden

per collo of eenheid, dan wel 2 rekeneenheden per kilogram brutogewicht der verloren gegane of beschadigde goederen, waarbij het hoogste dezer bedragen in aanmerking moet worden genomen.

§ 5.2. Het totale verschuldigde bedrag wordt berekend met inachtneming van de waarde van zodanige goederen ter plaatse en ten dage waarop de goederen volgens de overeenkomst zijn gelost of zouden moeten zijn gelost.

De waarde van de goederen wordt berekend naar de koers op de goederenbeurs of, wanneer er geen dergelijke koers is, naar de gangbare marktwaarde of, wanneer ook deze ontbreekt, naar de normale waarde van goederen van dezelfde aard en hoedanigheid.

§ 5.3. Wanneer een laadkist, een laadbord of dergelijk vervoergerei is gebezigd om goederen bijeen te brengen, wordt iedere collo of eenheid die volgens vermelding in het cognossement in dat vervoergerei is verpakt, beschouwd als een collo of eenheid als bedoeld in dit lid. Behalve in het geval hiervoor omschreven, wordt dit vervoergerei als collo of eenheid beschouwd.

§ 5.4. De in dit artikel genoemde rekeneenheid is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De onder § 5.1 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid volgens de waarde van die munteenheid op een door de wet van het gerecht, waarvoor de vordering aanhangig is, vast te stellen datum.

§ 5.5. Noch de vervoerder, noch het schip kan de in dit lid bepaalde aansprakelijkheidsbeperking inroepen, wanneer bewezen is dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder, geschied hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

§ 5.6. De in § 5.1. bedoelde opgave schept, indien zij in het cognossement is opgenomen, een vermoeden behoudens tegenbewijs, maar bindt niet de vervoerder, die haar kan betwisten.

§ 5.7. Bij overeenkomst tussen de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder enerzijds en de afzender anderzijds, mogen andere maximumbedragen dan die, genoemd onder het § 5.1 worden bepaald, mits dit overeengekomen maximumbedrag niet lager zij dan het daar genoemde overeenkomstige maximumbedrag.

§ 5.8. Noch de vervoerder noch het schip is in enig geval aansprakelijk voor verlies van of schade aan goederen of met betrekking tot deze, indien aard of waarde daarvan door de afzender opzettelijk verkeerdelijk in het cognossement is opgegeven.

§ 6. Goederen van ontvlambare, ontplofbare of gevaarlijke aard, tot lading waarvan de vervoerder, de kapitein of de agent van de vervoerder geen toestemming zou hebben gegeven, wanneer hij de aard of de gesteldheid daarvan gekend had, mogen te allen tijde en op iedere plaats door de vervoerder worden gelost, vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de afzender van deze goederen is aansprakelijk voor alle schade en onkosten, middellijk of onmiddellijk ontstaan ten gevolge van de inlading ervan. Indien een van deze goederen, ingeladen met voorkennis en toestemming van de vervoerder, een gevaar wordt voor het schip of de lading, mag het eveneens door de vervoerder worden gelost, vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder enige aansprakelijkheid van de vervoerder, tenzij voor averij-grosse, indien daartoe gronden bestaan.

#### *Artikel 6.92. Aansprakelijkheidsgronden en ondergeschikten*

§ 1. De ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid als voorzien in deze Onderafdeling zijn van toepassing op iedere vordering tegen de vervoerder strekkende tot vergoeding van verlies van of schade aan goederen waarop een vervoerovereenkomst betrekking heeft, ongeacht of de vordering wordt gegrond op de aansprakelijkheid uit overeenkomst dan wel op aansprakelijkheid buiten overeenkomst.

§ 2. Wordt een zodanige vordering ingesteld tegen een ondergeschikte van de vervoerder, dan kan deze ondergeschikte zich beroepen op de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid waarop de vervoerder zich op grond van deze Onderafdeling kan beroepen.

§ 3. Het totaal van de bedragen, verhaalbaar op de vervoerder en zijn ondergeschikten, overtreft in dit geval niet de in deze Onderafdeling bepaalde grens.

§ 4. De ondergeschikte kan zich evenwel niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, wanneer bewezen is dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van deze ondergeschikte, gepleegd hetzij met het opzet schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

#### *Artikel 6.93. Afwijkende bedingen en charterpartijen*

Een vervoerder is vrij zijn rechten en ontheffingen geheel of gedeeltelijk op te geven of zijn aansprakelijkheden en verbintenissen te vermeerderen, zoals deze en gene in deze Onderafdeling zijn bepaald, mits deze afstand of deze vermeerdering wordt vermeld in het de afzender afgegeven cognossement.

Geen bepaling van deze Onderafdeling is van toepassing op charterpartijen; maar als in het geval van een bevracht schip cognossementen worden afgegeven, zijn deze aan de voorschriften van deze Onderafdeling onderworpen. Geen voorschrift in deze Onderafdeling wordt beschouwd als een beletsel voor de opneming in een cognossement van enig geoorloofd beding omtrent averij-grosse.

#### *Artikel 6.94. Bijzondere verladingen*

Onverminderd de bepalingen der voorgaande artikelen zijn een vervoerder, kapitein of agent van de vervoerder en een afzender vrij, omtrent bepaalde goederen, welke ook, een overeenkomst aan te gaan met zodanige bedingen als hen goed zullen dunkt aangaande:

- de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid van de vervoerder betreffende deze goederen;
- de rechten en ontheffingen van de vervoerder ten aanzien van deze goederen;
- voorzover zodanig beding niet strijdig is met de openbare orde, de verplichtingen in verband met de zeewaardigheid van het schip;
- de zorg en achtzaamheid van zijn ondergeschikten of agenten van de vervoerder wat betreft de inlading, de behandeling, de stuwing, het vervoer, de bewaking, de verzorging en de lossing der over zee vervoerde goederen;

mits in dit geval geen cognossement is of wordt uitgegeven en de bepalingen van de getroffen afspraak opgenomen zijn in een ontvangstbewijs, dat een niet verhandelbaar stuk is en hiervan melding maakt.

Elke zo gesloten overeenkomst heeft volledig rechtsgevolg.

Dit artikel is echter niet van toepassing op gewone handelsverschepingen, bewerkstelligd bij gelegenheid van gewone handelsverrichtingen, maar slechts op andere verladingen, waarbij de hoedanigheid en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de bedingen en de bepalingen, waarop het vervoer plaats moet vinden, zodanig zijn, dat ze een bijzondere afspraak rechtvaardigen.

#### *Artikel 6.95. Tijd voor inlading en na lossing*

Geen bepaling van deze Onderafdeling verbiedt een vervoerder of een afzender in een overeenkomst bedingen, bepalingen, voorbeholden of ontheffingen van de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid van de vervoerder of het schip op te nemen betreffende verlies of schade aan de goederen overkomen, of in verband met de bewaking, zorg en behandeling ervan, vóór de inlading in of volgend op de lossing uit het schip, waarmede de goederen over zee worden vervoerd.

#### *Artikel 6.96. Andere regelgeving*

§ 1. De bepalingen van deze Onderafdeling laten de rechten en de verplichtingen van de vervoerder onverlet welke voortvloeien uit enige thans geldende wet betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen.

§ 2. Deze Onderafdeling laat de bepalingen onverlet van internationale verdragen of nationale wetten die de aansprakelijkheid wegens kernschade regelen.

### Onderafdeling 2 - Aanvullende bepalingen

#### *Artikel 6.97. Begripsomschrijvingen*

In deze Afdeling wordt verstaan onder:

1° "zeevervoerovereenkomst": elke overeenkomst waarbij een partij, vervoerder genoemd, zich er tegenover een afzender en tegen vergoeding toe verbindt om goederen te vervoeren over zee;

2° "bestemming": degene die overeenkomstig artikel 6.110 recht heeft op aflevering;

3° "vertraging": de overschrijding van de termijn overeengekomen voor aflevering van de goederen op de plaats van bestemming.

#### *Artikel 6.98. Rechtsmacht*

Onverminderd andere bevoegdheidsgronden zijn de Belgische rechters bevoegd om kennis te nemen van de vorderingen betreffende zeevervoerovereenkomsten voor vervoer naar of uit het Koninkrijk.

*Artikel 6.99. Internationale toepassing*

§ 1. Onverminderd artikel 6.87, is deze Afdeling van toepassing op elk vervoer naar of uit een haven van het Koninkrijk.

§ 2. De bepalingen van deze Onderafdeling zijn van bijzonder dwingend recht.

*Artikel 6.100. Materiële toepassing*

§ 1. Deze Afdeling is van toepassing op zeevervoerovereenkomsten.

§ 2. Deze Afdeling is eveneens van toepassing op het vervoer van levende dieren.

*Artikel 6.101. Paramount-beding*

De toepasselijkheid van deze Afdeling moet worden vermeld op het vervoerdocument.

*Artikel 6.102. Andere regelgeving*

De bepalingen het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst en van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op zeevervoerovereenkomsten van toepassing.

*Artikel 6.103. Afwijkende bedingen*

§ 1. Bedingen die van deze Onderafdeling afwijken zijn nietig.

§ 2. In afwijking van § 1, kan worden afgeweken van de artikelen 6.100, § 2, 6.104, § 1, eerste lid en 6.108, § 2 en 3.

*Artikel 6.104. Aanlevering van de goederen*

§ 1. De afzender moet de goederen klaar voor vervoer aanleveren.

De goederen moeten zich in een zodanige staat bevinden dat zij het voorgenomen vervoer, met inbegrip van belading, behandeling, stuwning, sjorring en lossing, kunnen doorstaan en geen letsel of schade veroorzaken aan personen respectievelijk goederen.

§ 2. Ingeval een laadkist of een voertuig geladen wordt door de afzender, dient deze de inhoud van de laadkist of van het voertuig behoorlijk en zorgvuldig te stuwen en te sjorren, zodat deze geen letsel of schade veroorzaakt.

*Artikel 6.105. Déklading*

§ 1. Goederen mogen uitsluitend aan dek worden vervoerd:

1° ingeval deze vervoerwijze wettelijk verplicht is;

2° ingeval de goederen worden vervoerd in of op laadkisten of voertuigen die geschikt zijn om aan dek te worden vervoerd, en het dek bijzonder is uitgerust om dergelijke laadkisten of voertuigen te vervoeren; of

3° ingeval het vervoer aan dek in overeenstemming is met de vervoerovereenkomst of met de gebruiken in de desbetreffende handel.

§ 2. Ingeval in het vervoerdocument wordt vermeld dat de goederen aan dek worden vervoerd en de goederen daadwerkelijk aan dek worden vervoerd, kan de vervoerder zijn aansprakelijkheid voor schade die het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien, niet uitsluiten, noch beperken.

#### *Artikel 6.106. Levende dieren*

Ingeval wordt bedongen dat deze Afdeling niet van toepassing is op het vervoer van levende dieren, kan de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade die het gevolg is van zijn handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien, niet worden uitgesloten, noch beperkt.

#### *Artikel 6.107. Verhandelbaarheid van het vervoerdocument*

Tenzij het vervoerdocument een andersluidende vermelding bevat, is het verhandelbaar.

#### *Artikel 6.108. Vracht*

§ 1. De afzender moet de bedongen vracht te betalen.

§ 2. Wanneer de afzender minder goederen ten vervoer aanbiedt dan overeengekomen, is hij niettemin verplicht de volle vracht te betalen voor de gehele overeengekomen lading, behoudens in geval van overmacht.

§ 3. Wanneer de afzender de overeengekomen goederen niet ter vervoer aanbiedt, is hij verplicht als forfaitaire schadevergoeding de helft van de overeengekomen vracht te betalen.

#### *Artikel 6.109. Rechtspositie van de bestemming*

De rechten en plichten van de bestemming, die niet terzelfderijd de afzender is, worden beheerst door de bepalingen van deze Afdeling en door deze van het vervoerdocument. Indien geen vervoerdocument werd uitgegeven, gelden te dien aanzien de bepalingen vervat in de vervoerovereenkomst, voor zover deze aan de bestemming wordt meegegeeld vóór hij om de aflevering van de goederen heeft gevraagd.

De instemming van de bestemming, die niet terzelfdertijd de afzender is, met een rechtsmacht-, rechtskeuze- of arbitragebeding wordt niet bewezen door het loutere feit dat de bestemming het vervoerdocument zonder voorbehoud heeft aangenomen of de aflevering van de goederen heeft gevraagd en bekomen.



#### *Artikel 6.110. Recht op aflevering*

§ 1. Ingeval een verhandelbaar vervoerdocument is uitgegeven, heeft uitsluitend de houder, die er minstens één origineel van aanbiedt, recht op aflevering van de goederen. Indien meer dan één origineel werd uitgegeven, kan het vervoerdocument bepalen dat de houder alle originelen moet aanbieden.

§ 2. Ingeval een niet-verhandelbaar vervoerdocument werd uitgegeven, heeft uitsluitend de erin vermelde rechthebbende recht op aflevering van de goederen, tenzij dit recht werd overgedragen overeenkomstig het gemeen recht. Tenzij het vervoerdocument een andersluidende vermelding bevat, moet het niet in origineel worden aangeboden.

§ 3. Ingeval geen vervoerdocument werd uitgegeven, wordt degene die recht heeft op aflevering aangeduid in of door middel van de vervoerovereenkomst.

§ 4. Indien meer dan één persoon om aflevering van de goederen verzoekt, kan de vervoerder een sekwester laten aanstellen, die de goederen onder zich houdt tot is bepaald aan wie de goederen moeten worden afgeleverd. De vervoerder richt daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. De kosten van de sekwester komen ten laste van de door de voorzitter aangeduide ladingbelanghebbende of ladingbelanghebbenden.

#### *Artikel 6.111. Betaling van vracht en andere kosten*

§ 1. Ingeval de vervoerovereenkomst of het vervoerdocument vermeldt dat de vracht betaald werd, kan de vervoerder tegenover de bestemming, die niet de afzender is, met betrekking tot de vracht op geen enkele wijze rechten laten gelden.

§ 2. Zodra de bestemming om aflevering van de goederen heeft verzocht, is hij gehouden tot betaling van de kosten die met betrekking tot de goederen in de bestemmingshaven zijn ontstaan.

#### *Artikel 6.112. Retentierecht*

De vervoerder heeft een retentierecht op de lading die zich onder zijn hoede bevindt en waarop de schuldvordering betrekking heeft.

Het retentierecht is tegenstelbaar aan de eigenaar van de goederen waarop dat recht betrekking heeft.

De vervoerder mag de lading echter niet aan boord houden. Hij kan tijdens het lossen vorderen dat de goederen door een derde zullen worden bewaard, tot zijn schuldvordering voldaan is.

De vervoerder kan geen retentierecht meer uitoefenen wanneer een voldoende zekerheid is gesteld.

#### *Artikel 6.113. Ladingvoorrecht*

De vordering van de vervoerder tot betaling van bedragen die hem door de bestemming zijn verschuldigd in rechtstreeks verband met de vervoerde goederen is op deze goederen bevoorrecht. Het voorrecht kan worden uitgeoefend gedurende vijftien dagen na de aflevering, voor zover de goederen niet werden overhandigd aan een derde. Het heeft dezelfde rang als het voorrecht omschreven in artikel 20, 7<sup>o</sup> van de Hypotheekwet.

#### *Artikel 6.114. Sekwester over de lading*

Indien de vervoerder niet onmiddellijk tot aflevering van de goederen kan overgaan, kan hij de aanstelling van een sekwester vorderen. De vervoerder richt daartoe een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. De kosten van de sekwester zijn ten laste van de vervoerder, onverminderd zijn recht om ze terug te vorderen van een andere partij.

#### *Artikel 6.115. Vertraging*

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor vertraging.

§ 2. De vordering tot schadevergoeding wegens vertraging vervalt als aan de vervoerder geen voorbehoud is gericht binnen eenentwintig kalenderdagen na de aflevering van de goederen.

§ 3. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor verlies of schade veroorzaakt door vertraging is beperkt tot tweeëneenhalf maal de vracht verschuldigd voor de met vertraging afgeleverde goederen.

De vervoerder kan zijn aansprakelijkheid niet beperken ingeval wordt bewezen dat het verlies of de schade het gevolg is van een handelen of een nalaten van de vervoerder, begaan hetzij met het opzet de schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk schade uit zou voortvloeien.

#### *Artikel 6.116. Niet afgehaalde goederen*

§ 1. Ingeval de bestemming de goederen niet afhaalt kan de vervoerder machtiging vragen om de goederen te verkopen.

§ 2. De vervoerder dient hiertoe vooraf de afzender, de bestemming en in voorkomend geval de partij aan wie hij volgens de vervoerovereenkomst een aankomstbericht moet zenden, bij aangetekend schrijven in gebreke te stellen om de goederen binnen een termijn van één maand af te halen. Deze ingebrekestelling dient uitdrukkelijk te vermelden dat, indien hieraan geen gevolg wordt gegeven, zal worden overgegaan tot verkoop van de goederen overeenkomstig dit artikel.

Indien de identiteit of de woonplaats van één of meer van voornoemde personen ondanks redelijke inspanningen niet kan worden achterhaald, of indien deze ingebrekestelling gelet op de omstandigheden van het geval nutteloos zou zijn, kan de ingebrekestelling achterwege worden gelaten.

De ingebrekestelling kan ten vroegste worden verstuurd twee maanden na de lossing van de goederen uit het schip, tenzij bijzondere omstandigheden een kortere termijn rechtvaardigen.

§ 3. Indien de in § 2 bedoelde ingebrekestelling zonder gevolg blijft, richt de vervoerder een verzoekschrift aan de voorzitter van de rechtbank van koophandel. De artikelen 1025 tot en met 1034 van het Gerechtelijk Wetboek zijn van toepassing. Het verzoekschrift vermeldt tevens:

1° de feiten;

2° een omschrijving van de goederen;

3° desgevallend de bedragen die aan de vervoerder verschuldigd blijven;

4° indien de in § 2 bedoelde ingebrekestelling achterwege werd gelaten, de redenen waarom dit gebeurd is;

5° indien de in § 2 bedoelde wachttermijn van twee maanden niet werd toegepast, de redenen die een kortere termijn rechtvaardigen;

6° de wijze waarop wordt voorgesteld tot verkoop over te gaan.

§ 4. Indien de voorzitter het verzoek gegrond verklaart, bepaalt hij het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder en de wijze waarop tot verkoop zal worden overgegaan. Indien redelijkerwijze kan worden aangenomen dat de opbrengst van de verkoop lager zal liggen dan het bedrag van de schuldvordering, kan de voorzitter, op verzoek van de vervoerder, bepalen dat de goederen in eigendom aan de vervoerder zullen overgaan en dat diens schuldvordering daardoor, ten belope van de door de voorzitter bepaalde waarde van de goederen, vervalt.

§ 5. De beschikking wordt bij gerechtsbrief ter kennis gebracht van de partijen aan wie de ingebrekestelling bedoeld in § 2 werd gericht.

De beschikking dient bovendien te worden bekendgemaakt:

1° in de Scheepvaartbijlage van het Belgisch Staatsblad;

2° in een nationaal verspreid dagblad;

3° in een minstens wekelijks verschijnend blad dat hetzij specifiek is gericht op de scheepvaart, hetzij verschijnt in de havenplaats waar de goederen zich bevinden;

4° op de desgevallend bijkomend door de Koning voorgeschreven elektronische wijze.

De beschikking is slechts uitvoerbaar na het verstrijken van een termijn van 1 maand vanaf de laatste publicatie. Derdenverzet tegen deze beschikking dient op straffe van verval te worden ingesteld binnen een termijn van één maand vanaf deze publicatie.

§ 6. Indien de verkoop meer opbrengt dan het bedrag van de schuldvordering van de vervoerder, wordt het saldo in de Deposito- en Consignatiekas gestort. Het aldus in bewaring gegeven bedrag vervalt, in hoofdsom en intresten, van rechtswege aan de Schatkist vijf jaar na de bewaargeving, tenzij dat bedrag binnen die termijn door een rechthebbende, zijn vertegenwoordigers, zijn rechtsopvolgers of zijn schuldeisers is opgevorderd.

§ 7. Indien de verkoop onvoldoende opbrengt om de schuldvordering van de vervoerder te dekken, behoudt deze voor het saldo alle rechten waarover hij krachtens de overeenkomst of de wet beschikt.

§ 8. De vervoerder die overeenkomstig de bepalingen van dit artikel overgaat tot verkoop van de goederen is bevrijd ten opzichte van de rechthebbenden op de lading, die enkel nog rechten kunnen laten gelden op het saldo van de verkoopopbrengst.

### *Artikel 6.117. Vorderingsrecht*

De rechtsvordering tot vergoeding van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen of van vertraging kan uitsluitend worden ingesteld door de afzender en de bestemming.

De bestemming moet niet bewijzen dat hij de schade heeft geleden.

De afzender moet wel bewijzen dat hij de schade heeft geleden.

Indien beiden recht op schadevergoeding hebben, is betaling aan de ene bevrijdend ten opzichte van de andere.

Elke daad die de verjaring stuit ten aanzien van één van beiden, strekt tot voordeel van de andere.

### *Artikel 6.118. Verjaring*

§ 1. Regresvorderingen van de vervoerder kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

§ 2. Vorderingen van de vervoerder tegen de afzender en de bestemming in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een vervoerovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de vervoerovereenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

Regresvorderingen kunnen worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

## Afdeling 3 – Passagiersvervoer

### Onderafdeling 1 – Verdrag van Athene

### *Artikel 6.119. Begripsomschrijvingen*

In deze Onderafdeling worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt:

1° a) "vervoerder" betekent een persoon door of namens welke een vervoerovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;

b) "feitelijke vervoerder" betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht; en

c) "vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht" betekent de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;

2° "vervoerovereenkomst" betekent een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;

3° "schip" betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;

4° "passagier" betekent iedere persoon vervoerd op een schip:

a) krachtens een vervoerovereenkomst, of

b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;

5° "bagage" betekent elk voorwerp of voertuig dat krachtens een vervoerovereenkomst door de vervoerder wordt vervoerd, met uitzondering van:

a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en

b) levende dieren;

6° "hutbagage" is de bagage die zich in de kajuit van de passagier bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van de begripsomschrijving onder het 8° en van artikel 6.129 omvat de hutbagage de bagage die de passagier in of op zijn voertuig heeft;

7° "verlies of beschadiging van bagage" omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;

8° "vervoer" heeft betrekking op de volgende periodes:

a) wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt;

b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt als deze bagage door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd.

c) wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;

9° "internationaal vervoer" is elk vervoer waarvan volgens de vervoerovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende Staten liggen of in één enkele Staat als er volgens de vervoerovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere Staat is;

10° onder "Organisatie" wordt verstaan de Internationale Maritieme Organisatie;

11° onder "Secretaris-Generaal" wordt verstaan de Secretaris-generaal van de Organisatie;

12° "Verdragsluitende Staat" betekent een Staat die partij is bij het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002;

13° "Verdrag van Athene" betekent het Verdrag betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, opgemaakt te Athene op 13 december 1974, zoals gewijzigd door het Protocol, gedaan te Londen op 1 november 2002.

#### *Artikel 6.120. Bijlage*

De bijlage bij het Verdrag van Athene vormt een integrerend deel van deze Onderafdeling.

#### *Artikel 6.121. Uitlegging*

Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met het Verdrag van Athene.

#### *Artikel 6.122. Toepassingsgebied*

§ 1. Deze Onderafdeling is op elk internationaal vervoer van toepassing indien:

1° het schip de vlag voert van een verdragsluitende Staat of indien het in een dergelijke Staat is geregistreerd, of

2° de vervoersovereenkomst in een verdragsluitende Staat werd opgemaakt, of

3° volgens de vervoersovereenkomst de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een verdragsluitende Staat.

§ 2. Niettegenstaande de bepalingen van § 1 is deze Onderafdeling niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door bepalingen van een ander internationaal verdrag dan het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

#### *Artikel 6.123. Aansprakelijkheid van de vervoerder*

§ 1. Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 250.000 rekeneenheden belooft, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident:

1° het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of

2° geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.

Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

§ 2. Bij verlies geleden als gevolg van de dood of het persoonlijk letsel van een passagier die niet zijn veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

§ 3. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident.

§ 4. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

§ 5. Voor de toepassing van dit artikel:

1° wordt onder "scheepvaartincident" verstaan schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;

2° omvat "schuld of nalatigheid van de vervoerder" de schuld of nalatigheid van de ondergeschikten van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;

3° wordt onder "defect aan het schip" verstaan ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers, of wanneer deze worden gebruikt voor aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren, voor het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na onderlopen van het schip, of wanneer deze worden gebruikt voor het te water laten van de reddingsuitrusting, en

4° omvat "verlies" niet als bestraffing of voorbeeldstelling bedoelde schadevergoeding.

§ 6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts een verlies als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De last om te bewijzen dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van het verlies aan te tonen, berust bij de eiser.

§ 7. Niets in dit verdrag doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 6.127 van deze Onderafdeling. Niets in dit artikel doet afbreuk aan een uit de artikelen 6.128 of 6.129 van deze Onderafdeling voortvloeiend recht op aansprakelijkheidsbegrenzing.

§ 8. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen.

#### Artikel 6.124. Feitelijke vervoerder

§ 1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van deze Onderafdeling. Bovendien is de feitelijke vervoerder, alsook zijn aangestelden en lasthebbers, onderworpen aan de bepalingen van deze Onderafdeling en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.

§ 2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

§ 3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij deze Onderafdeling opgelegd zijn of afstand van rechten doet welke deze

Onderafdeling hem toekent, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee heeft betuigd.

§ 4. In zoverre de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, is er hoofdelijke aansprakelijkheid.

§ 5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

#### *Artikel 6.125. Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar*

Vorderingen tot schadevergoeding die door de verplichte verzekering of andere financiële zekerheid waarin de vervoerder heeft voorzien worden gedekt, mogen rechtstreeks tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, worden ingesteld. In een dergelijk geval geldt het minimumbedrag van de verplichte verzekering of andere financiële zekerheid als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergonden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de vervoerder overeenkomstig deze Onderafdeling had mogen invoeren. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergonden invoeren die de verweerder had mogen invoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.

#### *Artikel 6.126. Waardevolle voorwerpen*

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouterieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponneerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 6.129, § 3, tenzij overeenkomstig artikel 6.131, § 1, in gemeen overleg een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.

#### *Artikel 6.127. Schuld van de passagier*

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van de bagage te wijten of mede te wijten zijn aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.



***Artikel 6.128. Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel***

De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 6.123, is beperkt tot een bedrag van 400.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.

***Artikel 6.129. Beperking van de aansprakelijkheid bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen***

§ 1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage beloopt ten hoogste 2.250 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

§ 2. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, beloopt ten hoogste 12.700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

§ 3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in de leden 1 en 2 vermelde bagage beloopt ten hoogste 3.375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

§ 4. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid dvan de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.

***Artikel 6.130. Rekeneenheid en omrekening***

De rekeneenheid bedoeld in deze Onderafdeling is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetaire Fonds. De in artikel 6.123, § 1, artikel 6.128, § 1, en artikel 6.129 genoemde bedragen worden omgerekend in Euro overeenkomstig de waarde van de Euro ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de Euro, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebepaling die wordt toegepast door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie voor zijn eigen operaties en transacties.

***Artikel 6.131. Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrens***

§ 1. De vervoerder en de passagiers kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 6.128 en 6.129 bepaalde grenzen.

§ 2. De wettelijke interesten en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 6.128 en 6.129 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

*Artikel 6.132. Verweren en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden aangevoerd*

Indien een rechtsvordering tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld wegens schade waarop deze Onderafdeling van toepassing is, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de verweren en aansprakelijkheidsgrenzen aanvoeren waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens deze Onderafdeling kunnen beroepen.

*Artikel 6.133. Samenloop van schuldvorderingen*

§ 1. Als de in de artikelen 6.128 en 6.129 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.

§ 2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de feitelijke vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens deze Onderafdeling kan worden opgelegd, waarbij geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een bedrag dat de grens die voor hem van toepassing is, overschrijdt.

§ 3. In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder krachtens artikel 6.132 van deze Onderafdeling zich kan beroepen op de in de artikelen 6.128 en 6.129 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

*Artikel 6.134. Verval van het recht op beperkte aansprakelijkheid*

§ 1. Het voordeel van de in de artikelen 6.128, 6.129 en 6.131, § 1 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

§ 2. De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet beroepen op deze aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling deze schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

#### *Artikel 6.135. Grond van de vorderingen*

Bij overlijden of persoonlijk letsel van de passagier of bij verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen andere vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van deze Onderafdeling.

#### *Artikel 6.136. Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage*

§ 1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber:

1° in geval van zichtbare beschadiging van bagage:

a) voor hutbagage, vóór of op het tijdstip van de ontschepping van de passagier;

b) voor ander bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren;

2° bij verborgen schade aan de bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontschepping, de datum van de aflevering of de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.

§ 2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij – tenzij het tegendeel wordt bewezen – verondersteld zijn bagage in goede staat te hebben ontvangen.

§ 3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan op tegenspraak werd vastgesteld of onderzocht.

#### *Artikel 6.137. Verjaringstermijn voor de vordering tot schadevergoeding*

§ 1. Elke vordering tot schadevergoeding die voortvloeit uit het overlijden of een persoonlijk letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.

§ 2. De verjaringstermijn begint te lopen:

1° bij persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontschepping van de passagier;

2° bij het overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;

3° bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontschepingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

§ 3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar een vordering uit hoofde van deze Onderafdeling kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen:

1° een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder

2° een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.

§ 4. Ongeacht de bepalingen van de §§ 1, 2 en 3 kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

#### *Artikel 6.138. Rechtsmacht*

§ 1. Onverminderd andere bevoegdheidsgronden zijn de Belgische rechters bevoegd om kennis te nemen van een vordering ingesteld overeenkomstig de artikelen 6.123 en 6.124 indien:

1° de gewone verblijfplaats of de plaats van de hoofdinrichting van de verweerder in België is gelegen;

2° de plaats van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoerovereenkomst in België is gelegen;

3° de woonplaats of de gewone verblijfplaats van de eiser in België is gelegen, indien de verweerder in België een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van België is onderworpen; of

4° de vervoerovereenkomst in België is gesloten, indien de verweerder in België een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van België is onderworpen.

§ 2. Een vordering ingesteld overeenkomstig artikel [...] wordt aanhangig gemaakt bij een van de rechtbanken waar vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder, zulks overeenkomstig § 1.

§ 3. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsgerecht het geschil moet worden onderworpen.

#### *Artikel 6.139. Ongeldigheid van contractuele bepalingen*

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in deze Onderafdeling is bepaald, tenzij als bepaald in artikel 6.128, § 4, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de keuze van de rechtbank waar de vordering wordt ingesteld, wordt beperkt, is nietig, waarbij de nietigheid van dit beding niet leidt tot de nietigheid van de vervoerovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van deze Onderafdeling.

*Artikel 6.140. Andere verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid*

Deze Onderafdeling laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun aangestelden of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale Verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

*Artikel 6.141. Nucleaire schade*

Niemand kan volgens deze Onderafdeling aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval:

1° indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, als gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964 daarbij, hetzij krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij;

2° indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de Verdragen van Parijs of Wenen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij.

*Artikel 6.142. Commercieel vervoer door publiekrechtelijke rechtspersonen*

Deze Onderafdeling is van toepassing op het commercieel vervoer dat door Staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoersovereenkomst als bepaald in artikel 6.119.

Onderafdeling 2 – Aanvullende bepalingen

*Artikel 6.143. Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Onderafdeling wordt verstaan onder:

1° "passagiersvervoerovereenkomst over zee": een door een vervoerder of voor zijn rekening gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee tegen vergoeding van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;

2° "IMO-richtsnoeren": Richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (IMO omzendschrijven nr. 2758 van 20 november 2006).

*Artikel 6.144. Materiële toepassing*

Deze Afdeling is van toepassing op passagiersvervoerovereenkomsten over zee.

*Artikel 6.145. Andere regelgeving*

De bepalingen het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst en van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op passagiersvervoerovereenkomsten over zee van toepassing

*Artikel 6.146. IMO-Richtsnoeren*

Onverminderd de artikelen 6.131 en 6.134, is de aansprakelijkheid uit hoofde van de artikelen 6.123, §§ 1 en 2, 6.124 en 6.125 als gevolg van één van de risico's genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren beperkt tot het laagste van de volgende bedragen:

- 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval, of
- 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.

De aansprakelijkheidsgrenzen vermeld in de artikelen 6.132 en 6.133 worden overeenkomstig verminderd.

*Artikel 6.147. Rechtspositie van de passagier ten aanzien van zijn goederen*

Onverminderd de bijzondere bepalingen betreffende het vervoer van bagage, wordt de passagier als afzender beschouwd ten aanzien van de goederen die hij aan boord heeft.

*Artikel 6.148. Pandrecht*

De goederen van de passagier, die zich aan boord bevinden, zijn als pand verbonden voor de betaling van het passagegeld en, in voorkomend geval, van de onderhoudskosten.

*Artikel 6.149. Goederen van overleden passagiers*

De gezagvoerder draagt zorg voor de bewaring van de goederen van de passagier die onderweg komt te overlijden.

*Artikel 6.150. Laattijdigheid van de passagier*

De gezagvoerder is niet verplicht te wachten op de passagier die in de inschepingshaven of gedurende de reis niet tijdig aan boord komt. In dat geval is het volle passagegeld verschuldigd.

## Hoofdstuk 2 – Binnenvaart

### Afdeling 1 – Goederenvervoer

#### Onderafdeling 1 – Regelen van Boedapest

##### § 1. Algemene bepalingen

###### *Artikel 6.151. Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van deze Onderafdeling:

1° wordt verstaan onder “vervoerovereenkomst”, elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;

2° wordt verstaan onder “vervoerder”, een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;

3° wordt verstaan onder “ondervervoerder”, een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;

4° wordt verstaan onder “afzender”, een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;

5° wordt verstaan onder “geadresseerde”, de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;

6° wordt verstaan onder “vervoersdocument”, een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;

7° wordt onder “goederen” niet begrepen gesleepte of geduwde vaartuigen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder “goederen” eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;

8° wordt verstaan onder “schriftelijk”, tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;

9° dient onder het overeenkomstig deze Onderafdeling toepasselijke recht van een Staat te worden verstaan, de in deze Staat geldende rechtsnormen met uitzondering van de rechtsnormen van het internationale privaatrecht;

10° wordt onder "Regelen van Boedapest" verstaan het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), gedaan te Boedapest op 22 juni 2001.

###### *Artikel 6.152. Toepassingsgebied*

§ 1. Deze Onderafdeling is van toepassing op iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er ten minste één Partij is bij de Regelen van

Boedapest. Indien de overeenkomst een keuze biedt tussen meerdere loshavens of plaatsen van aflevering, is de loshaven of de plaats waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend.

§ 2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van goederen zonder overslag, zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, is deze Onderafdeling ook op deze overeenkomst van toepassing overeenkomstig de in het eerste lid bepaalde voorwaarden, tenzij:

1° in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een zeecognossement is opgesteld, dan wel

2° de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.

3. Deze Onderafdeling is van toepassing ongeacht de nationaliteit, plaats van registratie of thuishaven van het schip en ongeacht het feit of het schip een zeeschip of een binnenschip is en ongeacht de nationaliteit, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder, de afzender of de geadresseerde.

#### *Artikel 6.153. Uitlegging*

Deze Onderafdeling wordt uitgelegd in overeenstemming met de Regelen van Boedapest.

#### § 2. Rechten en plichten van de overeenkomstsluitende partijen

#### *Artikel 6.154. Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen*

§ 1. De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.

§ 2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het schip.

§ 3. De vervoerder bepaalt welk schip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.

§ 4. Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald schip of een bepaald type schip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander schip of een ander type schip,

1° bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoer-



ring van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of  
2° wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het schip zich bevindt.

§ 5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.

§ 6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimten indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

#### *Artikel 6.155. Ondervervoerder*

§ 1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 6.151, 1°, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder dient te worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van deze Onderafdeling. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van deze Onderafdeling die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van deze Onderafdeling die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.

§ 2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van deze Onderafdeling, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van deze Onderafdeling die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.

§ 3. De vervoerder dient de afzender in elk geval te informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.

§ 4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van deze Onderafdeling, is alleen bindend voor de ondervervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.

§ 5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

#### *Artikel 6.156. Afleveringstermijn*

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

#### *Artikel 6.157. Verplichtingen van de afzender*

§ 1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.

§ 2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:

1° afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;

2° markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;

3° aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;

4° instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;

5° andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

§ 3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het schip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien draagt de afzender, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.

§ 4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

#### *Artikel 6.158. Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen*

§ 1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 6.157, § 2 bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.

§ 2. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschaft de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.

§ 3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.

§ 4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.

§ 5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in het derde of vierde lid bedoelde maatregelen te nemen.

#### *Artikel 6.159. Aansprakelijkheid van de afzender*

§ 1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schade en kosten die voor de vervoerder of ondervervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:

1° de in artikel 6.157, § 2 of artikel 6.158, § 1 bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

2° de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;

3° de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervervoerder.

§ 2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 6 en 7, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

#### *Artikel 6.160. Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder*

§ 1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 6.157, § 2, of in artikel 6.158, § 1 en 2, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.

§ 2. Indien de vervoerder gebruik maakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:

1° een derde van de overeengekomen vracht; of

2° naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

#### *Artikel 6.161. Aflevering van de goederen*

§ 1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 6.157, § 1, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprake-

lijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van averij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.

§ 2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

### § 3. Vervoersdocumenten

#### *Artikel 6.162. Aard en inhoud*

§ 1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop deze Onderafdeling van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.

§ 2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procédé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.

§ 3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.

§ 4. Indien het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.

§ 5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:  
1° de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;  
2° de geadresseerde van de goederen;  
3° de naam of het nummer van het schip, indien de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het schip zijn geladen;  
4° de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;

5° de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;

6° de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;

7° de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimen kunnen of moeten worden vervoerd;

8° de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;

9° in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;

10° de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 6.151, 6°, van deze Onderafdeling niet aan.

#### *Artikel 6.163. Voorbehouden in de vervoersdocumenten*

§ 1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden op te nemen:

1° betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschaftte gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van diepgangsmeting;

2° betreffende de identificatiemarkeringen, indien deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, indien de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;

3° betreffende de zichtbare staat van de goederen.

§ 2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.

§ 3. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het schip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

#### *Artikel 6.164. Cognossement*

§ 1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.

§ 2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.

§ 3. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.

§ 4. Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 6.162, § 3, en artikel 6.163, § 2, niet tegen hem worden ingeroepen.

#### § 4. Het recht om over de goederen te beschikken

##### *Artikel 6.165. Beschikkingsgerechtigde*

§ 1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.

§ 2. Het beschikkingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,

1° bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;  
2° bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.

§ 3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingsrecht.

##### *Artikel 6.166. Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht*

De afzender of, in de gevallen van artikel 6.165, § 2 en 3, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikkingsrecht wenst uit te oefenen,

1° wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;

2° wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;

3° aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden te vergoeden;

4° bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht te betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

## § 5. Aansprakelijkheid van de vervoerder

### *Artikel 6.167. Aansprakelijkheid voor schade*

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

§ 2. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het schip of na het ogenblik van lossing, wordt geregeld door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht van een Staat.

### *Artikel 6.168. Ondergeschikten en lasthebbers*

§ 1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervoerder als bedoeld in artikel 4, is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervoerder zich krachtens deze Onderafdeling kan beroepen.

§ 4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van het eerste lid.

### *Artikel 6.169. Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid*

§ 1. De vervoerder en de ondervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid, indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:

1° het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;

2° het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;

3° het vervoer van goederen op het dek of in open ruimten, indien dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;

4° de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;  
5° het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;  
6° onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;  
7° hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;  
8° vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.

§ 2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

#### *Artikel 6.170. Berekening van de schadevergoeding*

§ 1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.

§ 2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.

§ 3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

§ 4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.

§ 5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebrek aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

#### *Artikel 6.171. Maximale aansprakelijkheidsgrenzen*

§ 1. Onverminderd artikel 6.172 en § 4 van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666.67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de ande-



re laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666.67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.

§ 2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, indien deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.

§ 3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge het eerste lid van dit artikel en de eerste volzin van dit lid verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.

§ 4. De in het eerste lid genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:

1° indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of

2° indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

§ 5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

#### *Artikel 6.172. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid*

§ 1. De vervoerder of de ondervervoerder kan geen aanspraak maken op de in deze Onderafdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 2. De voor de vervoerder of ondervervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in deze Onderafdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.

*Artikel 6.173. Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid*

De in deze Onderafdeling voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

§ 6. Termijn voor het instellen van vorderingen

*Artikel 6.174. Mededeling van schade*

§ 1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.

§ 2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.

§ 3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.

§ 4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.

§ 5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

*Artikel 6.175. Verjaring*

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop deze Onderafdeling van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. Op de stuiting en schorsing van de verjaring is het recht van de Staat van toepassing, dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§ 4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze Onderafdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

### § 7. Beperking van de contractuele vrijheid

#### *Artikel 6.176. Nietige bedingen*

§ 1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 6.171, § 4, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van deze Onderafdeling van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 6.174 en 6.175 bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.

§ 2. Onverminderd het in het eerste lid van dit artikel bepaalde, en zonder afbreuk te doen aan artikel 6.172, zijn contractuele bedingen toegestaan waarin wordt vastgelegd dat de vervoerder of de ondervervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt:

1° door een handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duwkonvooi of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 6.154, § 3 ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;

2° door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;

3° door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

## § 8. Aanvullende bepalingen

### *Artikel 6.177. Averij-grosse*

Deze Onderafdeling doet geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving met betrekking tot de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van averij-grosse.

### *Artikel 6.178. Andere toepasselijke regelgeving en kernschade*

§ 1. Deze Onderafdeling laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

§ 2. De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van deze Onderafdeling voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

### *Artikel 6.179. Rekeneenheid*

De in artikel 6.171 bedoelde rekeneenheid is het door het Internationale Monetaire Fonds vastgestelde bijzondere trekkingsrecht. De in artikel 6.171 genoemde bedragen worden geconverteerd in Euro op basis van de waarde van de Euro op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de Euro wordt berekend volgens de waarderingsmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verichtingen en transacties.

### *Artikel 6.180. Aanvullend nationaal recht*

§ 1. Bij gebrek aan bepalingen in deze Onderafdeling wordt de vervoerovereenkomst beheerst door het recht van de door de partijen gekozen Staat.

§ 2. Bij gebrek aan een dergelijke keuze is het recht van de Staat van toepassing waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft.

§ 3. Vermoed wordt dat de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin de vervoerder op het tijdstip van het sluiten van de overeenkomst zijn hoofdvestiging heeft, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt. Indien de vervoerder geen vestiging aan land heeft en hij de vervoerovereenkomst aan boord van zijn schip gesloten heeft, wordt vermoed dat de overeenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin het schip is geregistreerd of onder de vlag waarvan het vaart, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt.

4. De zakelijke zekerheid waarop de vervoerder aanspraak kan maken voor vorderingen uit hoofde van artikel 6.161, § 1, wordt bepaald door het recht van de Staat waar de goederen zich bevinden.

## Onderafdeling 2 – Aanvullende bepalingen

### *Artikel 6.181. Internationale en materiële toepassing*

§ 1. Onderafdeling 1 is mede van toepassing op vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering gelegen zijn binnen het grondgebied van het Koninkrijk.

§ 2. Behoudens waar anders vermeld, is deze Onderafdeling van toepassing op iedere overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren en op iedere overeenkomst voor de bevrachting van een binnenschip, behalve wanneer het vervoer of de bevrachting om niet geschiedt.

Met het oog op de toepassing op bevrachtingsovereenkomsten moet onder "schipper" de vervrachter en onder "afzender" de bevrachter worden verstaan.

### *Artikel 6.182. Andere regelgeving*

De bepalingen het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst en van het Burgerlijk Wetboek betreffende huur zijn niet op overeenkomsten voor het vervoer van goederen over de binnenwateren en voor de bevrachting van een binnenschip van toepassing.

### *Artikel 6.183. Afwijkende bedingen*

Bedingen die afwijken van artikel 6.185 zijn nietig.

### *Artikel 6.184. Bewijs*

De overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren en de overeenkomst voor de bevrachting van een binnenschip worden bewezen door de in handelszaken toegelaten middelen.

### *Artikel 6.185. Voorschot van de scheepsbevrachter*

De schipper is aan de scheepsbevrachter een voorschot verschuldigd dat behoudens afwijkend beding gelijk is aan vijf procent van de vracht. Het mag in geen geval tien procent van de vracht te boven gaan.

#### *Artikel 6.186. Laad- en losplaats*

§ 1. De schipper moet het binnenschip op eigen kosten op de plaats brengen die voor het laden of het lossen aangewezen is.

Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor averij aan het binnenschip, kan hij weigeren erheen te varen, tenzij de afzender of de bestemming zich er schriftelijk toe verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het binnenschip ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's mocht overkomen.

Indien de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de afzender of de bestemming die de schipper beveelt aldaar zijn binnenschip te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

§ 2. Indien de overeenkomst slechts één laad- of één losplaats bepaalt, moet de schipper niettemin, desgevraagd, in de ladingshaven laden en in de bestemmingshaven lossen op de verschillende plaatsen die door de afzender respectievelijk de bestemming worden aangewezen. Het daartoe nodige verhalen geschiedt op verzoek en op kosten van de afzender of van de bestemming.

Indien de vervoerovereenkomst bepaalt dat het binnenschip op meer dan een plaats of langs zij van meer dan een schip moet worden geladen of gelost, moet de schipper zich op eigen kosten eenmaal naar elk van de aangewezen plaatsen of langs zij van elk schip begeven, terwijl het verdere verhalen voor rekening is van de afzender of van de bestemming.

#### *Artikel 6.187. Laden en lossen*

§ 1. Het laden, stuwen en lossen geschiedt onder toezicht van de schipper, door de zorg en op kosten van de afzender of van de bestemming.

De schipper is gehouden de bedoelde werkzaamheden te vergemakkelijken met alle hem ten dienste staande middelen, maar hij is niet verplicht het hijstuig van het binnenschip kosteloos ter beschikking te stellen.

§ 2. Laden en lossen mag zowel bij nacht als overdag geschieden, alsmede op zondagen en wettelijke feestdagen.

De Koning bepaalt de compensaties van toepassing in geval geladen of gelost wordt buiten de normale werkuren, evenals de delen van een dag waarvoor dit geldt.

#### *Artikel 6.188. Ligtijd en liggeld*

§ 1. De termijn, aan de afzender of aan de bestemming toegestaan om te laden en te lossen, wordt laad- respectievelijk lostijd genoemd. Hij wordt door de partijen in de overeenkomst bedongen. Bij gebreke daarvan wordt hij bepaald overeenkomstig een door de Koning vastgestelde tabel, waarbij als grondslag genomen worden de te laden of te lossen hoeveelheden, ongeacht de tonnenmaat van het schip. De laad- en lostijd wordt uitgedrukt in volle dagen of in delen van een dag.

§ 2. Indien de afzender of de geadresseerde niet laadt of lost binnen de in § 1 bedoelde termijn, is aan de schipper een vergoeding verschuldigd, die liggeld wordt genoemd. Het liggeld wordt bepaald in de overeenkomst.

Bij gebreke van zodanige bepaling wordt het liggeld berekend volgens het bij Koninklijk Besluit vastgestelde tarief. Ongeacht de geladen of geloste hoeveelheden wordt het liggeld berekend op de grondslag van het maximale laadvermogen van het schip bij de grootste toegelaten diepgang, zoals dat blijkt uit de meetbrief.

§ 3. De laad- en lostijd gaat in op de dag na de aankomst van het schip op de plaats die is aangewezen:

1° in de overeenkomst voor het laden;

2° in het vervoerdocument voor het lossen.

Indien evenwel met het laden of lossen begonnen wordt op de dag van de aankomst, gaat de laad- of lostijd op die dag in.

Indien de laad- of lostijd wordt uitgedrukt in delen van een dag wordt het hiervoor vermelde begrip dag vervangen door deel van een dag.

§ 4. De aankomst van het schip op de plaats die voor het laden in de overeenkomst of voor het lossen in het vervoerdocument is aangewezen, wordt op verzoek van de schipper vastgesteld door degene die de verplichting heeft het schip te doen laden of lossen. Deze geeft onmiddellijk een geschreven bewijs van die vaststelling af; doet hij dat niet, of is hij afwezig, dan meldt de schipper hem schriftelijk de datum waarop het schip ter bestemming is aangekomen.

§ 5. De zondagen en wettelijke feestdagen waarop niet wordt geladen of gelost, worden in de laad- of lostijd niet meegerekend.

§ 6. Het liggeld is van rechtswege verschuldigd na afloop van de laad- en lostijd, zonder dat daarvan kennis hoeft te worden gegeven.

§ 7. De ligdagen lopen door en worden berekend, afhankelijk van de wijze waarop de laad- en lostijd werd bepaald, met volle dagen dan wel met delen van een dag tot op het einde van de lading of de lossing, met inbegrip van zon- en feestdagen.

§ 8. Indien er verscheidene afzenders of bestemmingen zijn, wordt de laad- of lostijd voor elk van hen afzonderlijk berekend op de grondslag van de hoeveelheden die moeten worden geladen of gelost.

De schipper bepaalt, al naar de stuwing, de volgorde bij het laden en lossen en geeft er schriftelijk bericht van op het ogenblik dat hij zijn aankomst doet vaststellen ter uitvoering van § 4.

Voor degene die het eerst moet laden of lossen, begint de laad- of lostijd volgens de regel van § 3 en voor elk der volgende afzenders of bestemmingen bij het verstrijken van de termijn die aan de vorige toegestaan werd, of ingeval deze niet binnen de bepaalde termijn met het laden of lossen van zijn goederen gereedkomt, op het ogenblik waarop hij daarmee klaar is.

Afzenders of bestemmingen die de termijn overschrijden waarop zij recht hebben, zijn deswege liggeld verschuldigd zonder hoofdelijk verbonden te zijn.

§ 9. In de laadhaven is het liggeld verschuldigd door de afzender en in de bestemmingshaven door de bestemming.

### *Artikel 6.189. Overligtijd en overliggeld*

§ 1. Na verloop van een ligtijd van gelijke duur als de laad- of lostijd, en in elk geval van vijftien dagen, kan de schipper in de laadhaven of in de bestemmingshaven overliggeld eisen. Het is pas verschuldigd vanaf de dag na die waarop de schipper aan de betrokkene daartoe een ingebrekestelling heeft gericht. Het is gelijk aan het liggeld, verhoogd met 50 procent.

Na de vijftiende overligdag kan de schipper in de laadhaven de overeenkomst verbreken, zonder opzegging indien er nog niets geladen is, en in de bestemmingshaven de lading op eigen gezag lossen op kosten en voor risico van de goederen. Hij kan aanspraak maken op de in artikel 6.190 bepaalde vergoeding indien hij in de laadhaven ligt, of op de vracht indien hij in de bestemmingshaven ligt, alsmede op het liggeld en overliggeld, onverminderd zijn recht om de in artikel 6.192 vermelde maatregelen te doen treffen.

### *Artikel 6.190. Vracht*

§ 1. Wanneer de afzender de in de overeenkomst vermelde hoeveelheid goederen niet heeft ingeladen, heeft de schipper niettemin recht op de gehele vracht voor de volle lading waarvoor het schip werd bevracht. Hij kan eisen dat de afzender voor de afvaart de vracht voor de niet ingeladen hoeveelheden betaalt, of dat in het vervoerdocument een beding wordt opgenomen luidens hetwelk vracht zal verschuldigd zijn voor de in de overeenkomst bepaalde totale hoeveelheid.

Indien de afzender meer inlaadt dan in de overeenkomst was overeengekomen, heeft de schipper, ook voor het meerdere, recht op de bedongen vracht.

Indien de overeenkomst de vermelding "ongeveer" bevat, kan de afzender 2,5 procent meer of minder inladen, voor zover het vermogen van het schip zulks toelaat. In dat geval wordt de wanvracht berekend over de minimumhoeveelheid die de afzender verplicht was in te laden.

§ 2. De schipper kan betaling van de vracht eisen van zodra de lostijd is verstreken.

§ 3. Aanvaarding voor de schipper van het saldo van de vracht, berekend naar het uitgeleverd gewicht, sluit geen erkenning in van manco.

§ 4. Hij die de overeenkomst verbreekt alvorens iets te hebben ingeladen, is een vergoeding verschuldigd gelijk aan een derde van de vracht, berekend over het geheel van de in te laden hoeveelheden. Indien de verbreking geschiedt na afloop van de ligtijd, moet hij bovendien het eventuele liggeld en overliggeld betalen.

Is met de inlading een aanvang gemaakt en blijft de afzender in gebreke de gehele toegezegde hoeveelheid in te laden, dan moet de volle vracht worden betaald op de gehele in de overeenkomst bedongen hoeveelheid.

In dat geval kan de afzender eisen dat de ingeladen hoeveelheid wordt gelost.

§ 5. Indien een deel van de goederen niet ter bestemmingsplaats aankomt, is slechts een evenredige vracht verschuldigd, die niet minder mag bedragen dan een derde van de overeengekomen vracht.

Is een deel van de goederen over boord geworpen tot gemeen behoud van schip en lading, dan is de volle vracht verschuldigd, maar zij draagt in de averij-grosse.

Deze regels doen geen afbreuk aan het recht van verhaal op degenen door wier schuld de goederen verloren gegaan of niet aangekomen zijn.



§ 6. De vracht is voor de gehele dag verschuldigd, onverschillig op welk uur het laden begint of het lossen eindigt.

De vracht en het liggeld moeten betaald worden binnen een termijn van drie werkdagen, ingaande de dag na die waarop het lossen is geëindigd, anders kan de vervrachter, na ingebrekestelling, als vergoeding een som eisen gelijk aan de dagelijkse vracht, en dit tot aan de volledige betaling.

#### *Artikel 6.191. Betekeningen, ingebrekestellingen en mededelingen*

§ 1. De schipper kan alle betekeningen, ingebrekestellingen, mededelingen of brieven, met uitzondering van die welke aan de bestemming moeten worden gericht, doen toekomen aan de scheepsbevrachter of, indien de overeenkomst geen scheepsbevrachter vermeldt, aan degene voor wiens rekening ze gesloten is.

§ 2. In alle gevallen waarin, krachtens de wet, één der partijen aan de andere partij een bericht of een ingebrekestelling moet doen toekomen, kan zij dit doen hetzij bij aangetekende brief, hetzij bij een schrijven overhandigd in het bijzijn van twee getuigen, hetzij bij een gewone brief afgegeven tegen ontvangstbewijs.

§ 3. Wanneer de overeenkomst geen woon- of verblijfplaats van de schipper aangeeft, wordt deze geacht woonplaats te hebben gekozen ten kantore van de scheepsbevrachter.

#### *Artikel 6.192. Geschillen bij aflevering*

Wanneer de vervoerde goederen worden geweigerd of aangaande de inontvangstneming daarvan geschil is ontstaan, wordt de staat van de goederen, indien een belanghebbende het vordert, onderzocht door een of drie deskundigen, die worden benoemd bij een beschikking van de voorzitter van de rechtbank van koophandel, onderaan op een verzoekschrift gesteld.

De bestemming wordt opgeroepen bij een aangetekende brief, waarin dag en uur van het deskundigenonderzoek worden aangegeven.

De beschikking kan bevelen dat de goederen in bewaring zullen worden gegeven of onder sekwestre gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht.

De beschikking kan de verkoop bevelen ten bate van de schipper ten belope van hetgeen hem naar aanleiding van het vervoer verschuldigd is. Deze verkoop geschiedt openbaar, in een door de voorzitter aan te wijzen plaats en ten minste drie vrije dagen nadat daarvan bericht is gegeven aan de geadresseerde en de afzender. Deze termijn wordt verdubbeld wanneer een van de belanghebbenden in het buitenland verblijft.

In spoedeisende gevallen kan de voorzitter die termijnen verkorten.

De beschikking is niet vatbaar voor verzet of hoger beroep.

Zij is uitvoerbaar op de minuut en voor de registratie.

#### *Artikel 6.193. Voorrecht van de schipper*

De vracht, de bijkomende kosten, de liggelden en de overliggelden zijn op de goederen bevoorrecht gedurende de tijd dat deze in het bezit van de schipper zijn en gedurende de

vierentwintig uren die op de afgifte aan de bestemming volgen, mits laatstgenoemde er het bezit van behoudt.

Dit voorrecht heeft dezelfde rang als het voorrecht, ingesteld bij artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

#### *Artikel 6.194. Rompbevrachtingsovereenkomst*

Een rompbevrachtingsovereenkomst is een overeenkomst waarbij de vervrachter zich ertoe verbindt een binnenschip ter beschikking te stellen van de bevrachter zonder daarover nog enige zeggenschap te houden.

De exploitatie van het schip is volledig in handen van de rompbevrachter en geschiedt voor diens rekening.

#### *Artikel 6.195. Bevrachting om te liggen*

§ 1. Een bevrachtingsovereenkomst om te liggen is een overeenkomst waarbij de vervrachter zich verbindt een binnenschip geheel of gedeeltelijk terbeschikking te stellen van de bevrachter teneinde aan boord daarvan goederen te laden, op te slaan en daaruit te lossen.

§ 2. In geval van bevrachting om te liggen is de vervrachter verplicht het binnenschip in goede staat van onderhoud ter beschikking te stellen van de bevrachter. De bevrachter heeft het recht voor de inlading de overeenkomst op te zeggen zonder enige vergoeding te moeten betalen, indien het binnenschip niet in goede staat is. Het bewijs van de gebrekkige staat van het binnenschip rust op de bevrachter. De bevrachter die het binnenschip in slechte staat van onderhoud aanvaardt, doet dit op eigen risico en kan zich daar niet op beroepen om de vervrachter aansprakelijk te stellen voor de beschadiging die er het gevolg van zou zijn.

§ 3. De bevrachtingsovereenkomst om te liggen kan bepalen dat de vervrachter een cognossement zal ondertekenen.

Is er geen cognossement getekend, dan is de vervrachter niet aansprakelijk ten aanzien van het aantal ingescheepte colli's of de ingeladen hoeveelheden. Hij is slechts aansprakelijk uit hoofde van eigen opzet of grove schuld. De bevrachter kan evenwel het schip doen loden.

§ 4. De vervrachter wiens binnenschip bevracht is om te liggen, is niet aansprakelijk, zelfs indien hij een cognossement heeft getekend, voor enige beschadiging aan de goederen, tenzij deze te wijten is aan zijn opzet of grove schuld of aan een tekortkoming in het onderhouden van het binnenschip sedert het einde van de inlading.

§ 5. Het liggen gaat in op de dag na die van de bevrachting, zelfs wanneer het binnenschip zich op de aangewezen laadplaats bevindt. Indien het binnenschip geladen wordt op de dag van de bevrachting, gaat het liggen echter op die dag in.

Alle sleep- en verhaalkosten worden aan de vervrachter terugbetaald. Indien de vervrachter zelf een schip verhaalt, kan hij een vergoeding eisen, gelijk aan het loon dat door de sleepboten zou zijn gevraagd. Wanneer het bevel tot verhalen hem bereikt na 16 uur, wintertijd, of na 17 uur, zomertijd, is hij niet verplicht 's anderendaags vanaf het eerste uur

op zijn nieuwe ligplaats te zijn. Wanneer het laden, lossen of verhalen geschiedt buiten de diensturen van de douane, wordt aan de vervoerder een vergoeding toegekend.

§ 6. Indien in de bevrachtingsovereenkomst geen ligtijd is bepaald, eindigt deze zodra de ingescheepte lading volledig gelost is.

Is er een tijd bepaald, dan kan de bevrachter het binnenschip binnen die tijd lossen en weer laden.

Indien de bevrachtingsovereenkomst aan de vervoerder enkel een minimumtijd waarborgt, kan de bevrachter bij het verstrijken daarvan voortzetting van de bevrachting eisen, tenzij hij binnen die tijd het binnenschip reeds geheel gelost heeft.

§ 7. Bevrachting om te liggen geschiedt voor ten minste vijf dagen.

De vervoerder kan op het einde van de bedongen tijd of, indien er geen bedongen tijd is, bij het verstrijken van de vijftigste dag, eisen dat zijn binnenschip wordt gelost. Daartoe moet hij de bevrachter in gebreke stellen. Het binnenschip moet worden gelost binnen een tijd van tien dagen, zondagen en wettelijke feestdagen niet inbegrepen, ingaande de dag na de ingebrekestelling of ten vroegste de eenenvijftigste dag van het liggen. Vanaf de elfde dag na die van de ingebrekestelling, kan de vervoerder zonder nieuwe ingebrekestelling eisen dat de overeengekomen vracht met 50 procent wordt verhoogd.

Hij kan insgelijks, vanaf de twintigste dag na die van de ingebrekestelling, een sekwester doen aanstellen voor het in artikel 6.192 bepaalde doel.

## Afdeling 2 – Passagiersvervoer over de binnenwateren

### *Artikel 6.196. Begripsomschrijvingen*

In deze Afdeling wordt verstaan onder:

1° "vervoerovereenkomst": een door een vervoerder of voor zijn rekening gesloten overeenkomst, voor het vervoer over de binnenwateren tegen vergoeding van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;

2° "schip": een binnenschip, met uitsluiting van luchtkussenvaartuigen.

### *Artikel 6.197. Toepasselijkheid van de bepalingen betreffende de zeevaart*

Afdeling 3 van Hoofdstuk 1, met uitzondering van de artikelen 119, 2° en 3°, 123, § 1 en 128, is eveneens van toepassing op het vervoer van passagiers over de binnenwateren.

### *Artikel 6.198. Aansprakelijkheid van de vervoerder*

Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 100.000 rekeneenheden belooft, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident:

1° het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of

2° geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.

Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

#### *Artikel 6.199. Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel*

De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 6.128, is beperkt tot een bedrag van 200.000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.

### Hoofdstuk 3 – Sleep- en duwvaart

#### *Artikel 6.200. Begripsomschrijvingen*

In dit Hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "sleepovereenkomst": de overeenkomst waarbij een eigenaar, reder of gebruiker van een sleepboot, sleper genoemd, de voortstuwingskracht van deze boot en bijhorende diensten tegen vergoeding ter beschikking stelt van een of meer sleepschepen of drijvende voorwerpen;

2° "duwovereenkomst": de overeenkomst waarbij een eigenaar, reder of gebruiker van een duwboot, duwer genoemd, de voortstuwingskracht van deze boot en bijhorende diensten tegen vergoeding ter beschikking stelt van een of meer duwbakken of drijvende voorwerpen.

#### *Artikel 6.201. Materiële toepassing*

Dit Hoofdstuk is van toepassing op sleepovereenkomsten en duwovereenkomsten.

#### *Artikel 6.202. Afwijkende bedingen*

Bedingen in de sleep- of duwovereenkomst die afwijken van artikel 6.204 zijn nietig.

#### *Artikel 6.203. Verplichtingen van partijen*

§ 1. De sleper en de duwer moeten:

1° een boot inzetten die geschikt is voor de overeengekomen opdracht en in staat van zeewaardigheid verkeert;

2° de opdracht uitvoeren volgens de regels van de kunst;

3° de opdracht uitvoeren binnen de overeengekomen termijn of, bij gebreke van dergelijke termijn, binnen een redelijke tijd.

§ 2. De opdrachtgever van de sleper of duwer moet:

1° deze alle voor de behoorlijke uitvoering van de opdracht noodzakelijke inlichtingen verschaffen;

- 2° het te slepen of te duwen schip of voorwerp derwijze bemannen of uitrusten dat de opdracht behoorlijk kan worden uitgevoerd;
- 3° bij de uitvoering van de opdracht de redelijkerwijze noodzakelijke medewerking verlenen;
- 4° de overeengekomen prijs betalen.

*Artikel 6.204. Aansprakelijkheid tegenover derden*

§ 1. De sleepboot is niet aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de sleepovereenkomst door het sleepschip aan derden berokkende schade, tenzij wanneer hij de nautische leiding van de sleep had. In dit laatste geval zijn de sleepboot en het sleepschip in solidum aansprakelijk.

§ 2. De duwboot en de duwbakken zijn in solidum aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de duwovereenkomst aan derden berokkende schade.

Het voorgaande lid is eveneens van toepassing ten aanzien van gekoppelde samenstellen.

*Artikel 6.205. Verjaring*

§ 1. Alle vorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een sleep- of duwovereenkomst verjaren door verloop van twee jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan of na de beëindiging van de overeenkomst, naargelang welk tijdstip het vroegste valt.

§ 2. Regresvorderingen in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een sleep- of duwovereenkomst kunnen, ook na de in § 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen drie maanden nadat de eiser zelf aansprakelijk is gesteld of het schadegeval in der minne heeft geregeld.

De Commissie Maritiem Recht bereidt een volledige herziening van het Belgisch scheepvaartrecht voor. Dit vijfde Blauwboek bevat bepalingen over schepelingen (definities, scheepsarbeidsovereenkomsten, aansprakelijkheid van de schepelingen). Het maakt deel uit van een reeks Blauwboeken die dienen bij een publieke consultatie van alle betrokkenen uit het scheepvaart-, haven- en rechtsbedrijf. Het heeft een blijvende waarde voor de latere uitlegging van het nieuwe wetboek.



[www.zeerecht.be](http://www.zeerecht.be)  
[www.droitmaritime.be](http://www.droitmaritime.be)